Annual Report 1982-83

Canada

85-1101/

© Minister of Supply and Services Canada 1984

TP 510

Cat. No. L 31-54/1984

ISBN 0-662-53098-5

Minister
Transport Canada

Ministre
Transports Canada

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

Annual Report
Department of Transport
For the fiscal year ended March 31, 1983
Submitted under the provisions of the
Department of Transport Act.

To Her Excellency the Right Honourable Jeanne Sauvé,
P.C., C.C., C.M.M., C.D.,
Governor-General and Commander-in-Chief of Canada.

May it Please Your Excellency

The undersigned has the honour to present to Your
Excellency the Annual Report of the Department of Transport
for the fiscal year ended March 31, 1983.

Lloyd Axworthy

Lloyd Axworthy
Minister of Transport

Canada

Contents

Highlights of 1982-83

Operations

Canadian Air Transportation Administration..... 1

Canadian Marine Transportation Administration.....16

Canadian Surface Transportation Administration.....36

Planning Coordination and Review

Strategic Planning Group.....47

Coordination Group.....53

Review Group.....59

Central Services

Personnel.....61

Finance.....65

Financial Review 67

Highlights of 1982-83

The Deputy Minister reviews the major events of the year.

Transport Canada experienced increasing demands upon resources in 1982-83 while facing firm government restraint measures, which included the six and five program. Nevertheless, the department succeeded in reaching important milestones in some major programs and made significant progress in other areas.

The government's Western Transportation Initiative which, among other things, proposed changes to the Crow's Nest Pass rates - the long-standing statutory rate for grain transportation - was easily the highest profile transportation issue of the year. Consultations on the Crow centred around the recommendations of the Gilson Report, released in June, and continued throughout the year as interested groups attempted to balance economic factors with historical and other concerns.

The Western Transportation Initiative, announced in February, proposed replacing the fixed Crow rate with a new grain transportation regime that would include a statutory annual payment of a "Crow Benefit" of $651.6 million, a sharing by government and producers of future increases in the cost of grain transportation and a phased-in system of payments to the railways and producers. The legislation also would require specific performance and investment guarantees by the railways.

Safety was a major concern of the department during the year. The third and final volume of Mr. Justice Dubin's Commission of Inquiry into aviation safety was released early in 1982. In response to the Dubin recommendations, the department began drafting amendments to the Aeronautics Act and prepared legislation to establish the Canadian Aviation Safety Board. Both initiatives were the subject of extensive consultations with industry, government and the public.

The department's road safety branch recorded a dramatic 23 per cent drop in road fatalities in Canada in 1982. The trend was believed to be due to safety measures such as seat belt use, road safety education and vehicle improvements, in addition to less risky driving patterns and less overall driving in difficult economic times.

The first of several series of regulations governing the safe transport of dangerous goods in Canada was published in 1982. The regulations cover the classification, documentation and safety markings of dangerous goods. Consultation with the provinces, the industry and indeed other countries continued as part of the department's ongoing preoccupation with the safe transport of hazardous materials.

In another safety-related area, the Cross Report, a major evaluation of search and rescue activities in Canada, was tabled late in the year. Transport Canada has been working closely with the Department of National Defence to establish the management structure and interdepartmental program recommended in the report. In line with other

recommendations, accident prevention education programs are being expanded and seven new search and rescue vessels entered service.

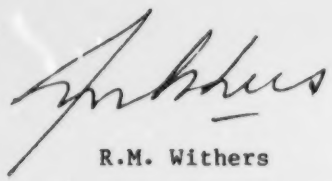
Long-awaited ports legislation was passed, restructuring the National Harbours Board into the more decentralized Canada Ports Corporation (Ports Canada). Under the new organization, local port corporations now have their own boards of directors, hire personnel, set commercial rates for services and make long-range and operational plans.

Major advances were achieved in making all modes of transportation more accessible to disabled travellers. The department prepared a federal policy statement on transportation of the handicapped and published new guidelines relating to non-ambulatory passengers on aircraft. Important measures also were undertaken by VIA, CN Marine and the bus industry to improve accessibility.

Rail passenger service in Canada was an issue of continuing interest and activity during the year. The department began a major review of the rail passenger program as a first step in developing a new legislative framework for VIA Rail. The first 10 LRC trains were placed in service on the Québec/Windsor corridor and 10 additional sets were ordered for service in Eastern and Western Canada.

Arctic transportation and the challenges of offshore hydrocarbon recovery received extensive study during the year. The Coast Guard took the first steps towards the establishment of a new northern directorate which will plan and direct the Coast Guard's northern operations.

Many factors continue to affect the broad scope of Transport Canada activities. Rapidly changing technology, management under six and five restraints, transportation capacity, federal-provincial relations, rationalization of subsidies and human resource management will require attention and innovative approaches through 1983 and beyond.



R.M. Withers

Air Transportation

The Canadian Air Transportation Administration (CATA) is a decentralized operation. Six regional administrations based at Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton and Vancouver implement national plans and policies.

The Administration:

- provides and operates Canadian and domestic airway facilities and a national air terminal system;
- provides air traffic control service, air navigational services and telecommunications and electronics systems;
- licenses aviation personnel and commercial operators and certifies airworthiness of aircraft;
- develops policies for the economic regulation of domestic and international air services; and,
- negotiates international air transport agreements.

Canadian air transportation experienced unprecedented declines in 1982-83 in all three major activity indicators - aircraft movements and passenger and cargo volumes.

There were, however, severe pressures on the limited resources available to the Canadian Air Transportation Administration (CATA) to meet the requirements for essential restoration and replacement of facilities and equipment.

Considerable progress was made during the year in implementing recommendations contained in the Dubin Commission of Inquiry on Aviation Safety and work has been completed on all but a few recommendations.

Air Transportation Demand

The adverse economic environment had a significant impact on the Canadian aviation industry in 1982-83. The recessionary trend, which began in the second quarter of 1981, continued through 1982-83 to become the longest and deepest downturn of the past 50 years. Although final data are not yet available from Statistics Canada, it is evident that 1982-83 was a year of unprecedented declines in traffic at Canadian airports. The recessionary conditions also had a direct impact on the numbers of registered aircraft and licensed personnel, with the latter showing its first ever decline.

An estimated 40 million enplaned and deplaned (E&D) passengers (on Mainline Unit Toll and Total Charter services) were processed at the "Top 25" airports. This represents a drop of about 15 per cent from the previous year. The corresponding result for E&D cargo was a decrease of about 6.5 per cent, to an estimated total of 450 000 tonnes. There were approximately two

million itinerant aircraft movements at these airports, reflecting a decrease of about six per cent. The number of aircraft registered in Canada as of March 31, 1983 totalled 24 672, an increase of 0.8 per cent from the previous year. During the year, 10 829 student permits, 6612 pilot licences, and 516 other licences (navigators, flight engineers and air traffic controllers) were issued. The 71 447 licences in force as of the end of the fiscal year represented a decrease of 0.7 per cent from the previous year. Of these, 62 844 were held by pilots (excluding student permits) and 8603 by other licensed personnel.

The airports at Toronto, Montréal and Vancouver still accounted for 60 per cent of the "Top 25" total passengers and 70 per cent of the total cargo. Toronto continued to lead with about 12.5 million passengers and 170 000 tonnes of cargo. The Montréal airports (Dorval and Mirabel) are estimated to have handled 6.1 million passengers and 85 000 tonnes of cargo, while Vancouver accounted for just under six million passengers and about 67 000 tonnes of cargo.

The impact of the adverse economic climate on air transportation demand in 1982-83 and the reduced outlook for economic growth over the next 10 years required downward revisions to the medium-to-long-term aviation activity forecasts. The January 1983 update resulted in forecast reductions for all the aggregated demand indicators. Traffic volumes of 1981 are not expected to be matched until 1985 or 1986, following which a modest growth trend is forecast into the 1990s. Revisions also are being made to the detailed forecast for individual sites in a General Forecast Update involving some 77 airports. The results will be documented in a report entitled "CATA Aviation Forecasts" which is expected to be released by July 1983.

Air Transportation Policy Development

Bilateral air negotiations or consultations were held with Jamaica, Mexico, the United Kingdom and the United States in 1982-83.

A third round of negotiations with Jamaica in May 1982 focussed on the issue of scheduled access for Air Jamaica to Western Canada in the face of relatively light traffic demand. The discussions were inconclusive and will likely continue at a date to be agreed.

Negotiations were also held with Mexico in May 1982. There were some encouraging results and futher negotiations will likely be held in 1983.

Consultations with Great Britain in September and October 1982 centred on revisions to the outdated text of the 1949 agreement and on Canadian efforts to obtain Britain's authority for carriers of both countries to transport cargo in the hold of passenger charter flights between Canada and British airports other than London.

There were four rounds of negotiations with the U.S., aimed at revising the existing air transport agreement. The talks which took place in February, May, June and September 1982, focussed on an exchange of new routes and proposals for a tariff regime which would allow the automatic approval of air fares falling within certain predetermined ranges. No agreement was reached.

In early 1983, a dispute with the United States over U.S. disapproval of an Air Canada seat sale to certain

destinations was successfully resolved by the direct intervention of the Minister.

In July 1982, the agreement concluded with India earlier in the spring was signed. Air India initiated air services between Delhi and Montréal via Frankfurt and London in October 1982.

The Air Transport Agreement with France was amended in December 1982 by two Exchanges of Notes which will enable Air Canada to operate increased frequencies between France and India and to obtain a better choice of beyond points in Southeast Asia.

A revised agreement with the Federal Republic of Germany was signed in January 1983. Lufthansa will inaugurate new air services between Vancouver and Frankfurt with a stop in Calgary, beginning May 1983. Air Canada has announced that in addition to its existing services to Frankfurt, it will operate flights to Dusseldorf from Vancouver, Toronto and Montréal, with stops in London or Paris, starting April 1983.

In February 1983, the Minister announced that some exceptions to the moratorium on access by additional foreign carriers to Toronto could now be considered. New carrier access would be conditional upon:

a) the satisfactory conclusion of a bilateral air agreement in which Canada receives an equitable exchange of benefits;

b) an equivalent level of service being provided at Mirabel Airport;

c) new services to Toronto International Airport being operated in off-peak periods of the day; and

d) an agreement to operate from the terminal building assigned by Transport Canada. Exceptions to the moratorium may result in a gradual increase in the number of foreign carriers serving Toronto as new bilateral agreements are concluded.

At the international level, Canada still ranks sixth in total tonne-kilometres and passenger-kilometres recorded by its air carriers in 1982, according to the statistics contained in the ICAO annual report.

In keeping with Canada's ranking in the international aviation field, CATA continued to participate actively in ICAO programs. A Canadian delegation attended the Diplomatic Conference for the Amendment of the Joint Financing Agreement with Denmark and Iceland. In the technical field, experts attended the Aeronautical Communications Divisional Meeting for the purpose of updating the standards governing communication and electronic systems, such as Secondary Surveillance Radars. Canada provided experts to ICAO committees and working groups at several legal, technical and economic meetings.

Despite budget cuts and program reduction, 30 Canadian experts participated in the ICAO technical assistance program for developing countries. Canada's contribution constituted 6.9 per cent of the human resources placed at the disposal of ICAO. Canada was surpassed only by the United States (35 per cent) and the United Kingdom (16 per cent).

In April 1982, the House of Commons Standing Committee on Transport

issued a report on the proposed domestic air policy released for public consideration in August 1981. After consideration of the Committee's recommendations, the Minister informed the Committee in March 1983 that he could not accept the recommendations dealing with the role of national, regional and local carriers, as they provided insufficient direction to both the industry and the CTC, nor those aimed at reducing the distinction between scheduled and charter services. In light of financial problems now being faced by the industry, the Minister stated that adoption of a new policy would not be pursued further for the time being.

A review of the regional air carrier subsidy policy, under which regional carriers continue to receive subsidies towards the operating deficits of a few low-density services in Atlantic Canada and eastern Québec, is expected to be completed in late 1983.

In January 1983, a local air carrier initated service at St. Leonard, N.B., with the federal government contributing up to $1 million over five years to offset operating losses. Transport Canada continued to subsidize local air services in the prairie communities of Brandon and Dauphin, Man., and Yorkton, Sask. Also, the department completed a study into the feasibility of subsidizing air services in the Gaspé Peninsula and Magdalen Islands regions of Québec.

Following the release of a report on the Arctic air facilities policy review, CATA developed specific proposals for a revised policy in consultation with the Departments of the Environment and Indian Affairs and Northern Development, and the two Territorial Governments. The report showed that the policy, expiring in March 1983, had been effective in providing airport and air navigation facilities necessary for the operation of regular air services to isolated communities in the Yukon and Northwest Territories, but pointed out that the planned construction program could not be completed by the expiry date. In revising the policy, consultations focussed on whether the Territorial Governments or Transport Canada should be responsible for administration and control of the completed airports, and what communities should be eligible for future airport construction and improvement. A Cabinet Decision on a revised policy to cover the period 1983-84 to 1987-88 is expected in the spring of 1983.

During 1982-83, CATA helped develop a new departmental policy for the handicapped. The Transportation Development Centre completed several research projects sponsored by CATA, including development of a prototype protective container for wheelchairs carried as baggage on aircraft and a research study to evaluate the requirements of passengers with communication disabilities. New industry guidelines were developed on the number of non-ambulatory passengers that can be carried on scheduled commercial flights in Canada. These guidelines permit special consideration to be given disabled athletes, allowing greater numbers to be carried to sporting events in which they are involved. Carriers are expected to adopt these guidelines in 1983.

Air Transportation Planning

Phase I (Existing Situation) of the National Air Transportation Strategic Plan is being prepared for distribution. A draft of Phase II (Future

Prospects) has been prepared and work on Phase III (Future Constraints) is under way. Work has been completed on the development of the security, environmental and human resources strategic plans. A long-term National Airports Plan has been developed and work on the National Airspace Plan is well advanced.

Area Aviation Master Plans are undertaken to ensure that decisions for facilities and services meet the future requirements for the area. An Area Plan for Newfoundland was completed in 1982-83, while the draft Nova Scotia and Prince Edward Island Plan was being revised. Work on the New Brunswick Area Plan is scheduled for completion in 1984. In the Québec Region, work began on the Abitibi, Temiskaming and Saguenay/Lac St-Jean Area Plans. The Central Ontario Area Aviation Master Plan is under review and work began on the Eastern and Southwest Ontario Plans in December 1982. In the Central Region, the North Saskatchewan and North Manitoba Area Plans are scheduled for completion in 1983 and work has begun on the Western Arctic (Mackenzie) area Aviation Plan, which should also be completed in 1983. Finally, the Pacific Region Area Aviation Study is undergoing revisions prior to final approval.

Airport Master Plans must ensure that airports satisfy aviation demand and remain compatible with the environment, community development, and other modes of transportation. During 1982-83, airport master plans were completed or updated for St. Anthony, Nfld., Yarmouth, Québec, Val d'Or, and Grande Prairie.

In the same period, master plans were initiated or in progress for Calgary, Carp, Deer Lake, Edmonton, Fort St. John, Gaspé, Halifax, Hamilton, Kuujjuaq (Fort Chimo), Lethbridge, London, Moncton, Norman Wells, Ottawa, Pembroke, Prince George, St. Andrews, St. Hubert, St. John's, Saskatoon, Sault Ste. Marie, Stephenville, Sydney, Thompson, Victoria, Whitehorse, Windsor, Winnipeg and Yellowknife.

Major Activities and Achievements

Airport Facilities and Services

An Airport Maintenance Management System (AMMS) has been developed to establish quality standards to which airport facilities are to be maintained and provides an indication of the length of time maintenance tasks are expected to take. The introduction of the system at six regional pilot sites is nearing completion. Implementation at 23 major airports is expected to be completed by 1987.

An inspection system was set up in 1980 to identify capital program requirements and facilitate planning for the rehabilitation, restoration or replacement of facilities at Transport Canada airports. The process of condition inspection and reporting is being undertaken at 122 airports over a three-year period.

Implementation of the Canadian Airport Security System (CASS) project continued in 1982-83. By December 31, 1984, 13 airports will be equipped with the system.

In May 1982, Crash Firefighting and Rescue (CFR) Services Standards, based on International Civil Aviation Organization recommended practices, were promulgated. Requirements for new vehicles and staff to support the new standards have been identified and are expected to be in place by 1985-86. Additional resources will be needed to

maintain higher levels of protection required by the introduction of Boeing 767 and other wide-bodied aircraft operations at smaller airports owned and operated by Transport Canada.

The airport 'Basic Access' program has been designed to provide unobstructed passage between surface vehicles and aircraft at Transport Canada air terminal buildings. The program includes access to essential services and amenities by handicapped or disabled passengers. The program began in 1980 and is expected to be completed in 1987-88. Approximately 60 per cent of TC-owned and operated airports now meet the 'Basic Access' criteria.

A research and development study was undertaken for the Air Administration in 1982 by the Transportation Development Centre to examine loading devices for use by disabled travellers where there are no passenger loading bridges.

During 1982-83, revisions were made to the program to provide bilingual services to air travellers. The revised program identifies different categories of airports as requiring immediate face-to-face service, service within five minutes, or service within 10 minutes, in both official languages. Airports were categorized on the basis of being international gateways, located in bilingual regions, and on level of demand for service in the second official language.

During 1982-83, the financial assistance program provided $13,906,000 for the operation of municipal and other airports. Also under this program, capital funding of $9,309,300 was made available to assist in establishing or improving municipal, local, local commercial and other airports.

A master memorandum of understanding was signed with the Department of National Defence with respect to airports where there is joint civil/military occupancy. The master will serve as the framework for a series of specific airport agreements.

Airport operations reviews were carried out at Toronto International, Calgary International and Windsor Airport. In addition, functional reviews were conducted at five international airports, five regional offices and 16 regional sites.

In 1982-83, several large airport concessions were re-tendered. Included were the duty free shops at Toronto International Airport and the food and beverage and duty free concessions at Dorval Airport. At Edmonton International Airport, North America's first airport "food fair" commenced operations, and a new contract was awarded for a conventional food and beverage concession. In addition, the National Airport Advertising Concession was relet, and a tender is in progress for the food and beverage facilities in Terminals 1 and 2 at Toronto

In the spring of 1982, the Airports Marketing Branch undertook a review and public consultation program, leading to revision of the 1979 Airport Vehicle Rental Licence Policy and Standards. More than 300 individuals representing industry and consumer groups were contacted. It is hoped that a new policy will be approved in 1983 leading to a tender process in the spring of 1984, and award of new contracts in the summer.

The Air Administration continued its support of the government's Internal Energy Conservation Program. More

than 50 projects were begun during 1982-83 at a total cost of approximately $4.5 million. The projects included site energy audits, energy conservation retrofit projects involving modifications to buildings and various mechanical and electrical systems, and installation of energy meters at major facilities. A solar heating system was installed at one site, 170 vehicles were modified to operate on liquid propane gas, bringing CATA's complement of propane-powered vehicles to 220 units, and the heating plants at four sites were converted from petroleum fuel to natural gas.

During the year, significant airport development projects were undertaken in all regions. In the Atlantic Region, work continued on a $30 million project for redevelopment of the Charlottetown Airport. Preliminary design for a new air terminal building, and the roads and car park phase of the project, was completed. Work on the latter phase is scheduled to begin in the summer of 1983. Tenders were called for a new crosswind runway, with a construction start set for June, 1983, and completion scheduled for late 1984. At Halifax Airport, construction of a new parallel taxiway for runway 15-33 was completed, along with the new facilities to house the Crash Firefighting and Rescue Services. Work continued at Gander Airport on Phase III expansion of the air terminal building, scheduled for completion in 1983. Other development projects to improve various airport facilities were completed at Fredericton, Saint John and Sydney.

Preliminary planning and design were completed for the first phase of a two-phase project to develop a new airport complex and associated facilities at St. Anthony, Nfld., to serve the northern half of the Great Northern Peninsula.

The Labrador Airstrip Umbrella Agreement was concluded in July 1982 between the Governments of Canada and the Province of Newfoundland for the development of up to 14 airstrips in coastal Labrador. The airstrips will improve accessibility and enable wheel-equipped DHC-6 Twin Otter aircraft to service the communities on a regular day/VFR year-round basis. The program includes airstrips previously constructed at Nain, Makkovik and Mary's Harbour. In 1982, work began on the airstrips for Davis Inlet and Postville and contracts were awarded for two additional airstrips at Rigolet and Port Hope Simpson, with work to start in 1983.

Construction started on a major project to enlarge the air terminal building, the public parking area and the aircraft apron at Québec City. Completion of the project is scheduled for early 1984 to accommodate the large influx of tourists expected to visit the city during the 450th anniversary of Jacques Cartier's landing at the "Old Capital." The enlargement of the air terminal building at Saguenay-Bagotville, the host city of the Canadian Winter Games, was completed on schedule during 1982.

As part of an overall plan to improve the aviation facilities in the Lower North Shore of the Gulf of St. Lawrence, the runway was paved at Chevery, the third of four airports in the area to benefit from this plan. Construction began on the joint Transport Canada/Department of Regional and Industrial Expansion (DRIE) development of a new airport for Havre St-Pierre, the most populated settlement on the Lower North Shore. A joint Transport Canada/Transport Québec project resulted in the opening of a new

airport in October 1982 to serve the Chibougamou-Chapais area. Progress continued in a multi-year program to upgrade airport facilities on the Magdalen Islands, as part of a federally-funded program to assist economic development.

A major energy conservation project at Dorval Airport was completed during the year, resulting in annual savings of $350,000. A runway was resurfaced and ILS centreline lighting reinstalled. A more effective system of controlling taxi operations at the airport was introduced in cooperation with Transport Québec and the Québec Department of Justice.

At Mirabel Airport, conversion of the central heating plant to natural gas and an energy conservation project for the air terminal building were completed in 1982-83. These two projects will result in substantial fuel savings.

Negotiations continued with the Province of Québec for a program to provide aviation facilities for the Cree and Inuit people residing in the James Bay, Hudson Bay and Hudson Straits, and the Ungava area of Northern Québec. Agreement-in-principle was reached by the respective Ministers in late 1982, and implementation is to begin in 1983. The Federal Government will assume complete financial responsibility for the three Cree airports and for the air navigational facilities associated with the 11 airports in the Inuit program. Cost of the remainder of the Inuit program will be shared.

On August 6, 1982, the Minister of Transport announced that the roles of the airports in the Montréal Airports System had been redefined to manage the future growth of Mirabel, Dorval and St. Hubert. He also announced a number of initiatives to encourage increased services to Mirabel Airport including the following: foreign airlines became eligible for certain cargo transit rights, and those also serving Toronto can now carry international connecting passengers; landing fees were eliminated for positioning flights between Dorval and Mirabel and reduced for all-cargo flights; and duty free fuel was to be made available to flights departing Canada. This last initiative has not yet been implemented for complex legal reasons.

In addition, the Minister set up an ad hoc committee, to study possible marketing, economic and agricultural initiatives. The Committee recommended the creation of a new organization to be responsible for the marketing and development of the airport, and a series of projects that could spur airport development. Meanwhile, Action Mirabel continued its promotion of the airport through various marketing missions in USA, Switzerland, France, and the United Kingdom, the implementation of a communications plan on the "Montréal Superstop" theme, and participation in various cargo conferences and exhibitions.

The implementation of bilingual IFR communications in Québec is progressing on target. The region assumed responsibility for additional airspace, mainly in the northern and northeastern portions of the province. Improved communication facilities in the form of direct controller/pilot communication links and remote communications outlets to selected flight service stations were installed at various sites.

In June 1982, Treasury Board approved a project to develop the existing passenger terminal building, apron

and ground transportation facilities at Hamilton Civic Airport. Construction has begun on the apron and taxiway additions. At Toronto International Airport, major improvements to outbound baggage systems were put into operation in 1982-83, and the overall project for improvements to Terminal 1 continues on schedule for Summer 1984 completion. This project included removal of asbestos from both the basement and arrivals level of Terminal 1. Four major studies to ensure sufficient terminal and groundside capacity for future traffic growth were completed in 1982-83. A major taxiway extension around Terminal 1 and Terminal 2 apron was completed in 1982-83, greatly improving aircraft circulation in the apron terminal area. In December 1982 Treasury Board approved a project to develop the existing passenger terminal building, apron and ground transportation facilities at Ottawa International Airport. Elsewhere in Ontario Region, a number of major restoration projects were completed at airport facilities at Windsor, London, Gore Bay, Kapuskasing, North Bay, Sault Ste. Marie, Sudbury and Timmins.

Progress continued on the design and contracting of a $35,000,000 expansion of the Regina air terminal building and related facilities. A project team was formed this year to manage the modification and expansion of the Winnipeg Airport, including terminal building modifications, relocation of Canada Customs, development of U.S. preclearance facilities, and expansion of ticketing, lobby and baggage claim areas. Construction is scheduled to begin in 1985. Various airport development projects were undertaken at the following Central Region sites: Churchill, La Ronge, Lynn Lake, Prince Albert, Regina, St. Andrews, Saskatoon, Winnipeg, Gjoa Haven, Franklin Inlet, and Whale Cove. At Baker Lake, Hall Beach, Spence Bay and Repulse Bay, new air terminals and other facilities were constructed in 1982.

In the Western Region, a major expansion to the air terminal at Edmonton International, scheduled to be finished in time for the summer Universiade '83 World Student Games, will provide new facilities for transborder and international flights, incorporating Canada Customs and Immigration and U.S. Customs preclearance services. Program development was under way for expansion of air terminal buildings and related civil works in upcoming years at Calgary, Fort Nelson, Fort St. John, Yellowknife and Whitehorse. Major improvements were completed to airports at Aklavik, Sachs Harbour, Fort Norman, Ross River, Teslin and Burwash. Airport construction continued at Fort Liard, Beaver Creek, and Wrigley, and design work was carried out for airport improvements at Fort Franklin, Fort Good Hope, Fort Providence, Lac La Martre, Mayo, Old Crow, Paulatuk, Rae Lakes and Snowdrift.

Reactivation of Boundary Bay Airport, which will allow aircraft to fly from the airport for the first time in 38 years, proceeded well. Preparations for the Summer 1983 opening included the resurfacing of airfield, installation of airport lighting and construction of a temporary control tower. Aztec Aviation will operate and develop the airport under a 49-year lease. At Vancouver International Airport, the airport south area development project was completed this year, providing several parcels of serviced land for lease for general aviation-oriented commercial development. Following the completion and approval of the master plan for the airport, Transport Canada requested that the environ-

mental assessment and review process be resumed to review the proposal for a third runway. The panel, which is expected to require up to three years for its study and consultation, was formed in March 1983.

Air Navigation Services

A program to improve air traffic control was completed with the commissioning of the new Area Control Centre (ACC) at Edmonton in January, 1983. This was the last of seven ACCs to be equipped with the Joint Enroute/Terminal System (JETS), ICCS (Integrated Communications Control System), and OIDS (Operational Information Display System).

During the year, a comprehensive plan was developed to complete the modernization of facilities and equipment in the air navigation system by the year 2000. Safety, capacity, productivity and economy will be realized by the plan chiefly through higher levels of automation, consolidation of certain facilities and services and the application of changing technologies in telecommunications to achieve lower system operating costs.

Under the Radar Modernization Project (RAMP) new radar systems are to be installed at 41 locations and display systems at 29 locations across Canada. The existing air traffic control radar and display systems, designed in the early 1950s and installed across Canada in 1958, are nearing the end of their life cycle. RAMP will provide a reliable and safe Canadian civil air traffic control radar system into the next century. Approval for the implementation phase will be sought from the Treasury Board early in the new fiscal year.

To ensure that the Joint Enroute/Terminal System radar display system will be capable of fully utilizing the radars being purchased under RAMP, a number of improvements to the system were undertaken this year, including range change modifications to improve overlap area between sectors, and doubling of memory in the critical processors. The modification to increase memory capacity was developed and tested in the Development and Maintenance Centre and has been installed in Toronto for operational proving. Modification to JETS equipment in all area control centres will be phased in during the life of RAMP.

The National Flight Data Processing System (NFDPS), a flight strip printing system to replace various older systems in the domestic area control centres, was simultaneously started up and linked to JETS at the Edmonton ACC. The NFDPS at the Montréal ACC, operating since early 1981, was linked to JETS in 1982. Equipment for the NFDP systems for the remaining ACCs is being assembled, and software programs are being developed and tested. Installations are scheduled at the rate of three each year, with Toronto to be commissioned in the fall of 1983 and Moncton to follow in early winter.

A milestone was achieved in early 1983 when the supplier of seven Airport Surface Detection Equipment (ASDE) radar systems was selected. Interim equipment at Toronto and Vancouver International Airports will be replaced, and new service will be extended at four other major airports where surface visibility often impedes ground manoeuvering, even when landing and take-offs can continue. Installation of the new equipment will begin in 1984.

The Gander Automated Air Traffic System (GAATS) was revised to accommodate reduced separation standards for flights operating over the North Atlantic. The new separation standards allow aircraft to take advantage of more fuel efficient paths for trans-oceanic flight.

A new air traffic control tower was opened at St. Andrews, Manitoba, in May 1982. Other control towers to be constructed in the near future include Charlottetown, Villeneuve (Alberta), Boundary Bay, and St. Hubert.

The Notice to Airmen (NOTAM) system became fully automated early in 1983 with requests handled directly by the computer. Work now has begun on extending the capability of the system to include an international data base.

Improved communications coverage and contact with flight service stations were provided by the installation of 12 remote communications outlets (RCOs). These are operated and controlled by the stations.

For some time, flight service specialists have been receiving special training enabling them to provide weather briefings. Thirteen flight service stations were added during 1982-83 to the growing list of stations that are qualified to brief pilots, bringing the total to 77.

Instrument landing systems were installed at St. John's (Runway 29-Category II), Vancouver (Runway 12), Victoria (Runway 08), Timmins, and Dryden. An ILS was installed at Edmonton and is to be commissioned in 1983.

In 1982-83 much work was done on a multi-year program to install non-directional beacons (NDBs) at remote Northwestern Ontario airports. The NDBs will improve IFR air navigation and instrument approach capabilities at these airports and help ensure the safety and regularity of air service to the communities.

Improved communication facilities were installed at various sites in the Québec region. Direct controller/pilot communications (DCPCs) were installed near Mont Laurier and Kuujjuaq (Fort Chimo) and remote communications outlets (RCOs) at Payne Bay, Asbestos Hill, Mont Orford, Bonaventure, Opinaca, Mont Laurier, and Parc des Laurentides.

VHF Omni-Ranges (VOR) were completed at offshore points LG-2 and LG-4 in the Province of Québec, and the engineering work for the Gaspé VOR completed. Work began on VOR installation at Churchill and one at Thompson was replaced and commissioned. A VOR collocated with a DME (distance measuring equipment) was installed at Whitecourt, for commissioning next year, and another was scheduled for completion in 1983 at Marathon. Finally, a localizer/DME was installed at Rouyn and Alma.

Twelve new direction finders were put into service during the year. Pilots who are lost or disoriented and wish to confirm their position are encouraged to make use of the "VHF/DF" where one is installed.

In view of numerous complaints concerning the free movement of vehicles on runways, a positive vehicle advisory service was introduced July 1, 1982. The new service ensures that vehicular movements on runways are controlled by the flight service specialists to reduce chances of conflict with aircraft.

In support of continuing energy conservation programs, the Air Administration has taken steps which are resulting in significant fuel savings and cost benefits for the civil air carrier operators, the military and the business aviation community flying in Canadian airspace.

In March 1982, an inter-departmental DOT/DND committee was formed to develop principles covering the co-ordinated use of Canadian airspace by civil and military authorities. To date, the committee has negotiated and ratified agreements-in-principle to permit joint use of military airspace associated with the Canadian Forces Bases at Comox, Cold Lake, Moose Jaw, Portage La Prairie, and Bagotville. Now that civil operators flying under the Instrument Flight Rules (IFR) are allowed to transit these areas on direct routings, the total cost savings in fuel to the air carriers and business aviation is estimated to be in excess of $6,000,000 annually.

Lateral and longitudinal separation standards for IFR flights in Northern Canada have been reduced to permit traffic to operate on minimum fuel tracks. This will result in annual fuel savings of more than $2,000,000. Over a number of years, Canada has provided international aviation with a system of North American Routes for North Atlantic Traffic. In February 1983, major changes were introduced to permit direct flights on many of these routes between the coast and inland navigation fixes, which will save the users an estimated $11,000,000 annually in fuel costs. New procedures and terminal routings also were introduced for air traffic using Dorval and Mirabel airports.

Since 1972, Canada has applied an Aircraft Speed Limit Order restricting aircraft operations below 10 000 feet to an indicated airspeed of not more than 250 knots. In the interest of fuel conservation, this speed restriction was waived for departing aircraft on a trial basis on September 1982. The trials have proven successful and the exemption will be implemented on a permanent basis later this year. Based on computer simulation studies carried out by the air carrier industry, savings from unrestricted departure speeds implemented on a national basis have been projected at approximately $19,000,000 annually.

The Program Review and Analysis Branch conducted operational reviews of air navigation services in Northern Québec, Southern Alberta and the Maritime provinces, including Labrador. The resulting recommendations now are being acted upon to improve the effectiveness of the air navigation services system. The branch also conducted audits of the functional review process in three Civil Aeronautics branches.

Regulatory Services

Thirty-six new or amended air regulations and 33 air navigation orders (ANOs) were promulgated in 1982; another 20 air regulations and 21 ANOs were in various stages of development. Of special interest are the legislative provisions made to accommodate the leasing of Canadian registered aircraft to foreign operators and to regulate the operation of ultra-light aircraft, particularly in relation to aircraft registration and personnel licensing.

Much work has been done in implementing recommendations of the Dubin Commission. Three major projects under consideration are: Communications at Uncontrolled Airports, Flight Time Limitations, and Weather Limits.

The Airworthiness Branch devoted a major portion of its efforts towards type approval of the Canadair CL-601 (Challenger), resulting in issue of the approval on February 25, 1983. Work also continued on other domestic programs, such as the Pratt & Whitney PW100 series turbine engines, the de-Havilland DHC-8, and Canadair CL-600 developments including operation to 41 000 feet altitude and approval for flight into known icing conditions.

A major foreign aircraft program was conducted for the Boeing 767, which resulted in the issue of a type approval for the Air Canada B767-233 model on October 28, 1982, and the addition of the Pacific Western B767-275 model on March 3, 1983. Other foreign aircraft approved included the Dassault Falcon 50, Gates Learjet Model 55, Mitsubishi Diamond I, the Bell 214ST, the Aerospatiale AS-332L, the BAC 1-11 Model 420EL and the DC-10 Model 10.

In total, 43 type approvals were issued during the period, including aircraft and engine approvals and supplemental type approvals. At the same time, 34 airworthiness directives were issued to rectify airworthiness deficiencies in aircraft operating in Canada. A flight training inspector was stationed at Ottawa International Airport, and in the Northwest Territories a new airworthiness district office was opened at Yellowknife, bringing the total across Canada to 13.

The Airworthiness Branch continued negotiations with the U.S. Federal Aviation Administration to revise the US/Canada bilateral airworthiness agreement. In response to recommendations of the Dubin Commission, familiarization procedures were developed and put into effect, and planning was carried out to establish a division devoted to continuing airworthiness.

CATA enforcement actions - warning letters, licence suspensions and prosecutions - totalled 813 in 1982, an increase of 13 per cent from the previous year. Ninety per cent of the prosecutions were successful. In 1982, following distribution of the new enforcement manual to all inspectors, CATA began a special enforcement training program for each of the approximately 700 civil aviation and airworthiness inspectors. Scheduled for completion in mid-1983, this program responds to Mr. Justice Dubin's recommendation that all inspectors, regardless of specialty, should contribute to the role that enforcement plays in the aviation safety system.

During the year, material may be developed for the training and licensing of pilots of ultra-light aircraft. This activity is now one of Canada's fastest growing sports.

One rotary-wing and four fixed-wing civil flight instructor refresher courses were held in 1982-83, to improve the skills of approximately 130 flight instructors at five locations across the country. Ten revalidation workshops were held for designated flight test examiners who conduct private, commercial and multi-engine flight tests on behalf of Transport Canada. In July and August, an experimental pilot judgement training program was introduced using flying scholarship air cadets. The findings were significant and indicated a need to investigate this training more deeply. Community colleges and the U.S. Federal Aviation Administration are testing the materials developed with a view to adding this training to the curriculum for all pilot licences.

To meet increasing demands on the existing Aeronautical Information System (AIS) which relies to a great extent on manual intervention, the department is developing an automated system called the Canadian Aeronautical Information Database System (CAIDS). The system will contain all significant operational information and be governed by software of high manipulating capability. When CAIDS becomes operational in 1984 it will reduce the risk of errors in the handling of operational data, reduce the requirement for staff increases, and form the basis of a complete automated aeronautical information system.

Aviation Safety

During the past year, the legislation to create the Canadian Aviation Safety Board, a major recommendation of the Dubin Commission, was drafted for tabling before Parliament. The transition of the Aviation Safety Bureau to the Canadian Aviation Safety Board began in September with the relocation of the Bureau to Hull. This move was followed by a change in reporting relationships, a wider range of duties for the Aircraft Accident Review Board and delegation of accident investigation authority from the Minister directly to the Bureau. In effect, the Bureau was in a transition phase in 1982, operating for all practical purposes as an "interim" Canadian Aviation Safety Board. Although outside the Air Administration, the Bureau reported directly to the Administrator, while maintaining an "arm's length" relationship with the regulatory organization.

The first of a series of meetings between senior department and airline officials was held in December 1982, to examine flight deck crew performance in response to emergencies.

In a telex in February 1983, the Minister congratulated the presidents of the national and regional air carriers on their safety records. The carriers had no fatalities from 1980 through 1982.

In October 1982, the Aviation Safety Engineering Building in Ottawa was officially opened by the Minister. The Aviation Safety Engineering Division conducts functional testing, teardown and analysis of aircraft components to identify accident causes and contributing factors and aircraft deficiencies. The Bureau extends the services of this division to other departments when required, as it did in 1982 when components of the ill-fated oil rig Ocean Ranger were recovered and brought to the division for examination.

Flight Services

During 1982-83, a sub-committee of the Minister's Advisory Committee continued to monitor implementation of Mr. Justice Dubin's recommendations pertaining to flight services. The departmental fleet of aircraft has been certified as being operated and maintained to the same standards as commercial air carriers. The six regional flight operations bases and 10 subbases now report directly to the Flight Services Directorate, as required by the commercial standards. Forty-one person-years - all related to the Dubin Commission recommendations - were approved by the Treasury Board in 1982-83. Several of those positions were staffed, including the systems safety officer, director of training, and the director of quality assurance.

Flight Services purchased a hangar at Edmonton Municipal Airport for its Western Region fixed-wing aircraft. At year's end, a study was under way to

determine future space for Flight Services Headquarters at Ottawa International Airport.

General

Throughout 1982, negotiations took place between the Governments of Canada and the USSR on the use, by Aeroflot, of Gander International Airport for technical stops to permit crew changes of Soviet fishing vessels. These negotiations are expected to culminate in the signature of a Memorandum of Understanding between the two countries in mid-1983.

Planning continued for the provision of facilities and equipment for the proposed limited STOL service in the Toronto-Ottawa-Montréal triangle. The project will proceed when the selected air carrier, Canavia, has fulfilled all financial obligations and other requirements necessary for licensing by the Canadian Transport Commission.

CATA undertook the Airports Needs Review as part of the joint federal-provincial Maritime Transportation Study. The review provided a profile of present and future plans for airport infrastructure in support of the total Maritime transportation system, focussing on existing airport and air navigation facilities and outlining possible future investment requirements.

During the past fiscal year, five operational reviews were carried out, three of headquarters branches, one of the quality review process in CATA, and one on passenger security screening.

A human resource requirements plan to identify the minimum number of O&M person-years required for the Air Transportation Program between 1982-83 and 1986-87 resulted in CATA's obtaining an additional 107 person-years for badly understaffed operational areas.

A special review to identify additional resource requirements, as well as to examine the use of existing resources, was started early in 1983. A task force has been set up to conduct the review which will establish the resources required to carry out the air transportation program.

The Department of Transport and the Department of National Defence agreed in the past year to jointly sponsor an association of civil volunteer air search organizations. Members of the association will augment federal search and rescue forces and participate in federal aviation safety education programs. The objectives of this joint venture are to reduce search and rescue (SAR) emergencies by promoting public participation in safety programs and to reduce the unit cost of SAR activities by a greater proportional use of volunteer resources.

Other Departmental and Government Programs

In response to Treasury Board direction, all landlord departments were required to identify buildings with sprayed-on material containing asbestos. An assessment of Transport Canada buildings was conducted in 1981-82 and corrective measures have been undertaken and completed in nine buildings and are under way in two buildings. Abatement planned for seven buildings will be starting in 1983. Conditions in the remaining 16 buildings will be reassessed periodically.

Marine Transportation

The Canadian Marine Transportation Administration (CMTA) coordinates the functions of the Canadian Coast Guard, the Canada Ports Corporation, the Harbours and Ports Directorate, four pilotage authorities, the St. Lawrence Seaway Authority, the Canarctic Shipping Company Ltd. (in which the federal government has a majority holding) and the Northern Transportation Co. Ltd.

The Canadian Coast Guard (CCG) with five regional offices based at St. John's, Dartmouth, Québec City, Toronto and Vancouver:

- provides marine navigational aids and telecommunications and electronics systems;
- administers regulations related to ship safety;
- coordinates marine pollution countermeasures;
- investigates ship casualties;
- maintains waterways and navigational aids;
- provides icebreaking and ice escort services; and,
- conducts marine search and rescue operations.

The Canada Ports Corporation (Ports Canada):

- supervises 15 major harbours and other facilities. (Nine other large ports are operated semi-autonomously by harbour commissions under the supervision of CMTA.)

Harbours and Ports Directorate:

- administers more than 300 public harbours.

Wide-ranging Marine Administration activities in 1982-83 included an analysis of cost recovery for specific Coast Guard services, refinement of marine services policies for the Arctic, West Coast, Great Lakes and East Coast and completion of a research and development (R&D) plan to identify requirements associated with increased East Coast marine activities resulting from offshore oil and gas development. A major probe into the Alaskan ice pack was conducted jointly by the U.S. and Canada aboard the USCG Polar Sea. Collaboration with the United States also is continuing in the development of Arctic oil and gas resources.

A new Coasting Trade policy was announced. This policy encourages participation by Canadian ships in both the coasting trade of Canada (the carriage of goods and persons from one Canadian port to another) and related marine activities such as offshore exploitation. Consultations took place with various carriers, shipping groups and experts in the field as part of the review of the Shipping Conferences Exemption Act. The review is assessing

the possibility of exempting certain practices of liner conferences from the provisions of the Combines Investigation Act which expires at the end of March, 1984.

Plans for dealing with potentially significant marine-related emergencies were published as part of the overall effort to coordinate industry--government response to major ship-source oil spills. A contingency fund was established to cover initial clean-up costs for a major ship-source oil spill.

Aids and Waterways

The Canadian Coast Guard completed plans to introduce the International Association of Lighthouse Authorities (IALA) Maritime Buoyage System in Canadian waters beginning April 1, 1983. Introduction of the system is being coordinated with the U.S. Coast Guard in shared waters. The changeover of the Canadian system will be substantially complete by the fall of 1983, with only minor areas being changed in 1984.

The marine aids to navigation operation has converted more than 480 of its small land-based navigation lights from expendable battery power to the more reliable and less costly solar photovoltaic supply. Testing of solar photovoltaic systems continued at one major lightstation near Kingston, Ont. and on eight navigation buoys. The test results to date are most favourable.

On the East Coast, work continued on the installation of a Loran-C Long Range Navigation station at Fox Harbour, Labrador. This station will extend coverage in the Labrador Sea and permit the remaining Decca and Loran-A stations to be decommissioned after a suitable overlap period. Commissioning is scheduled for December 31, 1983.

At the Coast Guard's Hydraulics Research Centre, the study on the CG Victoria Base model neared completion. Studies relating to proposed port developments on the Beauport Flats of the Port of Québec continued jointly with the Ports Canada Planning and Development Branch. A contract was awarded for construction of a large water circulation flume which will be used to study forces on buoy moorings and other similar studies in the future. Planning began for tests on bridge pier protection.

Coast Guard initiated collision risk analyses for the high risk bridges identified in the report "Vulnerability of Bridges in Canadian Waters" together with an R&D program related to bridge pier protection works.

Ship Movement Systems and Services

The Commissioner, Canadian Coast Guard (CCCG) approved a draft agreement to establish a communications link-up between the Arctic Canada VTS (Vessel Traffic Service) System (NORDREG) and the Greenland Command Ship Reporting System. The link-up will facilitate an exchange of information between the systems about the movements of shipping in the Davis Strait and Baffin Bay area north of 60 degrees.

Coast Guard headquarters began analysis of VTS systems to establish a strategic plan for the development of vessel traffic services in Canada for the next 10 years.

Construction began on a Level III VTS system in the Port of Prince Rupert. The project should be completed by January 1, 1984.

Work neared completion on proposed amendments to the Navigable Waters Protection Act. A discussion paper was sent to the provinces, other federal government departments and the public and a final review of the response was completed.

Radiotelex broadcast services, which permit message exchange by telex with ships at sea, were introduced at Halifax and Vancouver. The operational and technical review of the telex service compared with radio service at Halifax Coast Guard Radio Station was conducted on March 22-23, 1983. Coast Guard Radio Station Charges Regulations have been amended and new rates for public correspondence radiotelex service established effective April 1, 1983 and April 1, 1984. The rates are in keeping with the 6 and 5 guidelines.

VHF (Very High Frequency) Radiotelephone service will be further extended in recognition of the trend away from Morse Code. Construction began at five remote sites which will go "on air" in 1983.

Work continued on a three-year $6.8 million project to construct nine VHF radio transceiver units on remote mountain top sites in B.C. by 1984. When the project is completed, it will provide a reliable VHF safety and public correspondence service in Canadian coastal waters off British Columbia up to 40 nautical miles (75 kilometres) offshore.

A marine telephone service (Duplex) using a link through the ANIK satellite to the domestic telephone network, was commissioned at the Killinek, N.W.T., Coast Guard Radio Station to provide a full public correspondence service to shipping in Hudson Strait and the North Labrador Sea.

Buildings and antenna for a Long Range Navigation (Loran-C) transmitting station at Fox Harbour, Labrador were erected. When commissioned the station will improve coverage in the Labrador Sea and northern Gulf of St. Lawrence.

Prototype Differential Loran-C monitor and airborne equipment was developed at the Telecommunications and Electronics laboratory and used in shore and helicopter testing in Nova Scotia to assess the potential of Differential Loran-C for buoy position checking.

The Telecommunications and Electronics Branch conducted a system-oriented study of the Coast Guard radio station network. The System Development Study (SDS) resulted in 26 recommendations for a long-range development plan for a Maritime mobile communications service to meet current and future requirements.

On January 11, 1982, the roof of the St. John's Coast Guard Radio Station transmitter building collapsed in high winds resulting in the total loss of all transmitter facilities on medium and very high frequencies. The critical electronic transmitters were housed temporarily in a trailer and steps were taken to relocate the equipment in a new building. Operations started up in the new building in January, 1983, after a year of only minimal loss of service.

Pollution Countermeasures

The CCG increased its pollution countermeasures equipment holdings by approximately $2.5 million during 1982-83, bringing the replacement value of the national inventory to approximately $25 million.

A series of field exercises and pollution countermeasures equipment deployments was held in all CCG regions during the last year, including one from the Tuktoyaktuk depot on the Beauport Sea coast.

Equipment for responding to a pollution incident at isolated sites has been obtained, and planning for a large scale test of procedures and equipment was begun in 1982.

As a result of repeated occurrences of shipboard fires in harbours, the Coast Guard recognized the need for municipal fire departments throughout the country to be instructed on the special techniques to be used when fighting a shipboard fire. A working group of representatives from the office of the Dominion Fire Commissioner, the Coast Guard and Canada Ports Corporation has developed an audio visual presentation which will be used as the basis of a training seminar on shipboard firefighting.

Regulatory

Work continued on amendments to the Canada Shipping Act which will enable Canada to accede to the 1969 Civil Liability for Oil Pollution Damage Convention and the 1971 International Fund Convention, and to make improvements to the Maritime Pollution Claims Fund. The amendments will make available a sum of more than $165 million for any one spill from a laden tanker. The Act also is being amended to enable Canada to accede to the 1973 Convention for the Prevention of Pollution from Ships and its 1978 Protocol to the Safety of Life at Sea Convention, and the provisions of the 1978 Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers. The amendments will also provide for accession to the 1969 Convention on Tonnage Measurement.

Work continued on the preparation of the Maritime Code which will eventually replace the Canada Shipping Act. The Code will be published as a White Paper prior to its presentation to Parliament so that adjustments may be made as a result of comments from industry and the public.

On June 18, 1982, Canada acceded to the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979. Canada played a leading role in the development of the Convention which provides for cooperation between states and adoption of common standards and procedures.

Work neared completion on the proposed Marine Machinery and Electrical Equipment Regulations, which are a consolidation and revision of several existing national regulations and standards, and the proposed Marine Engineering Examination Regulations, which reflect the 1978 Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) Convention.

The Ship Safety Branch began a research and development program dealing with all aspects of vessel operations in the Arctic. Some Arctic data will be applicable to operations in other areas experiencing low ambient temperatures and ice conditions. Since the "Ocean Ranger" incident, the Ship Safety Branch has undertaken an expanded role in the offshore at the request of the Canada Oil and Gas Lands Administration.

Marine Casualties

During 1982 approximately 1350 commercial marine casualties, incidents and accidents aboard ships were

reported to Transport Canada. These reports mainly involved commercial craft. Pleasure craft incidents are only recorded in exceptional circumstances. In comparison to 1981 (1050 reported, 1223 adjusted), this increase is brought about by a better enforcement of the reporting regulations as well as an increase in annual incidents.

Despite the best efforts of Search and Rescue forces across Canada, a total of 231 people died in marine incidents during 1982. Of these incidents, 168 deaths were investigated by the Canadian Coast Guard Casualty Investigations Division.

Some of the major casualties reported during the 1982-83 fiscal year were as follows:

"Barbara B. Fletcher"/"Maritime Alliance"
Canadian fishing vessel and Panamanian bulk carrier.

Collision in dense fog east of Cape Race, Nfld., on May 1, 1982. Fishing vessel holed in engine room and sank within three minutes. Thirteen crew members rescued from two liferafts by another fishing vessel.

"Sir William Alexander"
Canadian Coast Guard Ship (CCGS).

Coast Guard helicopter, while taking off from the vessel to fly an injured crewman ashore, slewed over the starboard side of the ship into the water on May 19, 1982, off Cape Breton, N.S. Pilot and attendant rescued, but injured crewman drowned. Helicopter recovered, but severely damaged. This casualty is the subject of a coroner's inquest.

"Roland Desgagnes"
Canadian freighter.

Grounded off Pointe-au-Pic in St. Lawrence River on May 27, 1982. Refloated and anchored but sank some four hours later. Crew taken off by Coast Guard vessel.

"Canadian Bulker"
Panamanian bulk carrier.

Collided with an iceberg about 245 kilometres east of St. John's, Nfld., on June 15, 1982.

Extensive damage forward with slight pollution. Vessel inspected at St. John's and returned to Europe for permanent repairs.

"Petite Forte"/"Earl W. Rose"
Canadian coastal passenger freighter and Canadian fish-carrying vessel.

Collision off Labrador southeast coast in poor visibility on July 19, 1982. The "Earl W. Rose" sank and her crew was picked up from a liferaft by the "Petite Forte."

"Queen of Prince Rupert"
Canadian passenger ferry.

Grounded in Gunboat Passage, B.C., on August 27, 1982, with 334 passengers, 56 crew and 59 vehicles aboard. Vessel suffered extensive bottom damage and passengers taken off by another ferry.

"Angi Derek II
Canadian fishing vessel.

Capsized off Wedgeport, N.S., on November 15, 1982, with the loss of one life, that of the sole person aboard. Vessel recovered and beached. As the

vessel is the second of a similar large class of fibreglass vessel to capsize, the casualty is the subject of a special study.

Tadoussac 5.4 m (18') Boat
Canadian pleasure craft.

Two small open boats in fair weather but in -19°C temperatures left Tadoussac December 13, 1982, with 11 persons, mostly French and Swiss tourists, aboard. One reached shore with seven persons some 12 hours later, the other drifted in the St. Lawrence and was recovered, with two persons having died of exposure, some 26 hours after leaving Tadoussac. Most of the survivors suffered degrees of frostbite. The subject of a coroner's inquest.

"Westminster Tyee/Green Giant"
Canadian tug/U.S. barge.

A Canadian tug towing a U.S. registered pile driving barge (the Green Giant) was involved in a casualty when, on January 21, the jib of a mobile crane on the barge struck the First Narrows Bridge in Vancouver. The barge was inbound for repairs. The jib of the crane collapsed and the bridge sustained minor damage; there were no personal injuries. The bridge, heavily loaded with traffic at the time, was shaken and the incident was the subject of considerable media comment.

"Irving Eskimo"
Canadian tanker.

This 23 376-gross-ton vessel en route from Montréal to Saint John, N.B., at maximum river draught, with 32 600 tonnes of Alberta crude oil, on February 1, 1983, struck bottom above the Québec Bridge. The vessel suffered bottom damage forward including holing but there was no pollution.

Three Formal Investigations (Public Inquiries) continued or were started during the year including:

a) The stiking of the Québec Bridge by the Greek vessel "Athanasia Comninos";

b) The fire aboard and abandonment of the Canadian tanker "Hudson Transport" off Matane, Québec, resulting in the loss of seven persons; and

c) The capsizing and sinking of the Canadian research vessel "Arctic Explorer" off the northern tip of Newfoundland resulting in the loss of 13 lives.

A combined inquiry with the Government of Newfoundland into the loss of the offshore drilling unit "Ocean Ranger" got under way. The inquiry is expected to take two years to complete its hearings. The loss of the U.S. registered rig was also the subject of a combined U.S. National Transportation Safety Board/U.S. Coast Guard inquiry.

Fleet Systems

A high percentage of Coast Guard vessels and aircraft has reached an advanced stage of obsolescence with many units nearing the end of their useful life. At the same time, marine-oriented technology is advancing at a rapid pace. Also, a severe and worsening shortage of qualified ships' officers has developed due to increasing competition from the private sector.

The Coast Guard Fleet organization has responded to these challenges by developing capital investment plans to modernize the vessels and aircraft of

the fleet by systematic replacement of totally obsolescent units and upgrading of others to make the fleet more cost-effective. Work was begun to develop more efficient vessel designs and to contract for construction of most urgently needed vessel types during the latter part of the 1982-83 fiscal year. Action was begun to develop better staffing systems, and to improve training systems, leave systems and other human resource management measures to make the Coast Guard a more competitive employer. A new leave system for ships' officers was providing more regular leave and contributing to higher morale.

During 1982-83, Fleet Systems made significant progress in developing several ship designs consistent with the Coast Guard's philosophy of having a manageable number of classes or types in the fleet. The technical specification for the "R" class icebreakers exists as a basis for future 1200 class icebreaker building programs. The specification for the type 1100 major navaids tender/light icebreaker vessels was completed with construction planned to start for the first two vessels mid-1983. Similarly, the specification for the type 1050 medium navaids tender/light icebreaker has been completed; construction for two of these vessels is scheduled to begin in late 1983. Progress also has been made on the designs for the type 1000 medium navaids tender/ice-strengthened vessels, and the type 800 small navaids tenders. In the area of search and rescue (SAR), the preliminary design for the type 200 small ice-strengthened SAR cutter was completed, with construction scheduled to begin in late 1983. Work progressed on design refinements for the type 300 SAR lifeboats and construction could begin by mid-1983.

Several ships were acquired during 1982-83. The third "R" class icebreaker, Canadian Coast Guard Ship (CCGS) Des Groseilliers was accepted from Port Weller Dry Docks by the Coast Guard in October, 1982, and assigned to the Laurentian Region. The last two of four 400 class search and rescue vessels were delivered by Breton Industrial and Marine Limited; one was assigned to Western Region, the other to Central Region. Two smaller SAR vessels (12.3 m), built by Canada Dredge and Dock in Kingston, were also delivered to the Coast Guard in October, 1982. Again, one was assigned to Western Region and one to Central Region. CCGS Tupper, a type 1000 navaids vessel, successfully completed her mid-life modernization in January, 1983.

Marine Search and Rescue

The Canadian Coast Guard operates 72 dedicated Search and Rescue (SAR) units across Canada ranging from small inshore rescue boats to high endurance offshore cutters, including three hovercraft. These units were tasked approximately 5500 times in 1982 and were instrumental in saving an estimated 1500 lives. Seven new units entered service in various locations on the East and West Coasts and in the Great Lakes area.

The major causes for SAR responses during this period were mechanical failures and groundings, which accounted for 43 per cent and 10 per cent respectively of the total SAR workload. As in previous years, aid to pleasure craft represented the highest caseload, with approximately 4800 vessels assisted. Fishing vessels were involved in approximately 2000 reported incidents.

As previously indicated, 231 people died in marine incidents during 1982.

During 1982, the Coast Guard embarked on an enhanced SAR prevention program, aimed primarily at pleasure boaters and fishermen. This program is composed of two distinct but complementary elements:

a) a national public awareness educational program which includes courtesy examinations of small craft, safety demonstrations, publication of safety literature and training films for target populations which require frequent SAR assistance. The Coast Guard also is exploring the formation of regional safety councils which will call upon local groups concerned with small craft safety to play a more active role in the national SAR prevention program.

b) an enforcement program to gain compliance with the Small Vessel Regulations which apply to small craft safety equipment. The program will begin during the summer, 1983 with the establishment of mobile enforcement teams in Western Canada and on the Great Lakes, where large concentrations of vessels exist.

The Canadian Marine Rescue Auxiliary (CMRA) continued to play an increasing role in the resolution of SAR incidents and in the conduct of SAR prevention activities during 1982. The CMRA, formed in 1978, now has 1300 volunteer members and 600 vessels available for SAR missions across the nation. In 1982 these volunteers were dispatched on 1000 SAR missions and were used to promote boating safety through the conduct of courtesy examinations and safety demonstrations.

Internationally, the most important event of the past year was the launching of the Soviet satellite COSPAS as part of the Search and Rescue Satellite Aided Tracking (SARSAT) program. The purpose of the program is to provide a satellite facility which will receive distress transmissions from the Electronic Locator Transmitters (ELTs), carried by aircraft and the shipborne Emergency Position Indicating Radio Beacons (EPIRBs) and retransmit the information to earth stations. Canada has contributed to the first American SARSAT equipped satellite which is due to be launched in 1983. The Canadian Coast Guard will be involved in the evaluation phase of this program which has far-reaching potential for the entire SAR program.

The "Report on an Evaluation of Search and Rescue in Canada" -- otherwise known as the Cross Report -- was released to the public in late December. The evaluation described the existing SAR program, assessed the extent to which objectives were met and reviewed the management process and organization. Cabinet accepted the Report's 58 recommendations, which were divided into four distinct categories: management, operations, prevention and program activities. Twenty-four recommendations were of direct concern to the Air and Marine Administrations of Transport Canada and concerted action is under way within the department to implement them. The Cross Report is considered to be the "baseline" document for future SAR development and, as such, will exert a constant influence on all SAR program activities within the foreseeable future.

Arctic Operations

The Fleet Systems Directorate

coordinated and conducted the annual resupply in the eastern Arctic, assisting with the delivery by ship of fuel, equipment and other commodities to isolated bases, communities and Distant Early Warning (Dewline) sites. It also provided ice-routing and icebreaker escort to commercial shipping, particularly in the Hudson route to Churchill, and to ships calling at Frobisher Bay, Strathcona Sound, Resolute Bay, Little Cornwallis Island, Melville Island and at sites on the east Baffin Coast and in Foxe Basin.

Eastern Arctic Sealift operations used the services of nine dry cargo vessels and four chartered tankers. These ships were suported in their operations by seven Canadian Coast Guard icebreakers and one ice strengthened/aids tender vessel. Thirty-one civil settlements, Dewline and scientific sites in Canada and Greenland were supplied with a total of 10 393 tonnes of dry cargo and 28 881 000 litres of petroleum, oil and lubricants in bulk. Canadian Coast Guard personnel also assumed the dual responsibility of Customs Officer and Port Warden at Nanisivik and Little Cornwallis Island, monitoring at these ports the loading of 115 431 tonnes and 154 528 tonnes of lead and zinc ore respectively. The shipments of lead and zinc ore from Little Cornwallis Island were the first shipments of mineral resources from this site since 1973.

The Arctic Canada Traffic System (Nordreg Canada) and the Ice Operations Office, Frobisher Bay, monitored and controlled marine traffic movements in Arctic waters, by providing informatioon to mariners on traffic, navigational dangers, weather, ice conditions, ice routing services and allocating icebreaker support to shipping on an as-required basis.

During the navigation season, 72 vessels including Canadian Coast Guard ships entered the Arctic Canada Traffic Zone. Of these, three sustained ice damage and two received underwater structural damage, one from grounding and the other from striking an unidentified submerged object.

In addition to icebreaker services for the 1982 northern resupply operations, Canadian Coast Guard icebreakers were deployed to assist commercial shipping and carry out specialized projects on behalf of government departments, principally hydrographic, oceanographic and scientific surveys for the Department of Fisheries and Oceans and the Department of the Environment.

CCGS John A. Macdonald was the first icebreaker to sail from home port and she proceeded to Strathcona Sound to support the bulk carrier MV Arctic at Nanisivik. On her first voyage, the Arctic loaded approximately 25 920 tonnes of lead and zinc concentrates and she sailed from Nanisivik to Northern Europe on July 3, two to three weeks before the traditional opening of the shipping season in the High Arctic.

In late August, the Macdonald made two trips from Grise Fiord to Eureka escorting the motor tanker MT Ludger Simard and the cargo vessel MV Arctic Tide. On her second voyage the Macdonald continued to Tanquary Fiord (latitude 81° 25'N longitude 77° 15'W) to land a limited amount of cargo for Kenn Borek Air Lines. Favourable weather and ice conditions were encountered throughout and by early September the Macdonald had returned to the Lancaster area to support shipping on an as-required basis. The Macdonald was released from Arctic operation in mid-September and returned to her home port

in Dartmouth, N.S. On November 1, the Macdonald sailed again from home port to support the MV Arctic on her last voyage of the season at Nanisivik. On November 12, while the two vessels were still 72 km east of Lancaster Sound, the mission was aborted because ice conditions ahead were not conducive to continue the voyage to destination.

CCGS Sir John Franklin was deployed to the Hudson Bay/Strait area on July 2 to commence the reactivation of aids to navigation and to provide icebreaker assistance to shipping as required. In mid-August the vessel was redeployed to the Barrow Strait/Viscount Melville Sound area to assist commercial vessels engaged in the annual resupply of the seasonal operations at Rea Point. The Franklin supported shipping calling at the Polaris Mines in Little Cornwallis Island until late September when she was diverted to the Hudson Strait area to assist shipping.

CCGS Labrador left Dartmouth, N.S., on July 14 and proceeded towards Cumberland Sound to assist the outbound cargo vessel MV Kanguk to workable ice. The Labrador then proceeded north to commence her hydrographic program and to assist shipping in Lancaster Sound as required. She was involved mostly in the survey of an area south of Bathurst Island considered by the Canadian Hydrographic Service to be one of the highest priority areas in the High Arctic because this area will eventually be used by deep-draught LNG tankers en route to Melville Island.

On July 16, CCGS Pierre Radisson proceeded to the entrance of Hudson Strait to assist commercial vessels as required. Until her departure at the end of July, the vessel was deployed mostly in support of shipping between Resolution Island and Frobisher Bay. Between escorts, the vessel provided logistic support to the Canadian Wildlife Service at Akpatok and Hantzsch Islands.

On July 30, the Radisson proceeded to Narssarssuaq, Greenland, to provide accommodation and logistic support to His Excellency the Governor General and his party on the occasion of the 1000th anniversary of the arrival of Eric the Red in Greenland. The Radisson then sailed to Broughton Island to provide icebreaker support to shipping engaged in the resupply of settlements and Dew-line sites on the East Baffin Coast. Shortly thereafter, the Radisson was directed to assist in the search for three Inuit missing in a canoe trip from Merchants Bay to Broughton Bay. Following the successful search and rescue mission, the Radisson resumed icebreaker support on the East Baffin Coast and in early October, supported the end of the navigation season at Nanisivik and Little Cornwallis Island. She then sailed south via Killinek to pick up personnel from the CG Radio Station.

CCGS Norman McLeod Rogers departed Québec on August 4 to provide icebreaker assistance to shipping in the Hudson Strait area. Later that month the vessel was redeployed in support of the Foxe Basin operations. Upon completion of the tanker and cargo operations in Foxe Basin, the Rogers escorted the last cargo vessel outward and was subsequently tasked in support of shipping in Hudson Strait. Towards the end of September, the vessel removed the seasonal floating aids at Lake Harbour and Frobisher Bay before returning to Québec.

On July 20, CCGS Camsell sailed from Victoria, B.C., and proceeded to the Western Arctic to provide ice-

breaker assistance to shipping engaged in the resupply of the Dewline sites. The Camsell was involved in the reactivation of the aids to navigation at Tuktoyaktuk and also carried out the inspection of tide gauge stations for the Institute of Oceans and Sciences, Fisheries and Oceans.

CCGS Sir William Alexander departed Dartmouth on July 22 and proceeded to the eastern coast of Hudson Bay to undertake a detailed hydrographic survey of the approaches to Cape Smith, Knight Harbour and the area surrounding the Village of Akulivik. The vessel was tasked throughout in support of the 1982 hydrographic program.

CCGS Narwhal sailed from Dartmouth on July 8, and proceeded to Québec City to load one heavy lift and miscellaneous material and equipment for delivery to Frobisher Bay and the CG Radio Station at Killinek.

Winter Operations in Regional Waters

From the Maritimes Region, the Canadian Coast Guard deployed four icebreakers, the John A. Macdonald, Labrador, Sir William Alexander and the Tupper. They provided icebreaker assistance to commercial vessels plying the shipping lanes through the Gulf of St. Lawrence, Baie des Chaleurs and Atlantic ports. In late February, due to the extremely severe ice conditions off the northeast coast of Newfoundland, the Labrador was diverted to the area to assist icebound shipping and ferry vessels as required. The Macdonald remained in the Gulf area throughout, providing support to shipping calling at Gaspé and Sept-Îles while the Alexander and Tupper were used to assist commercial vessels proceeding to/from Charlottetown, P.E.I., Miramichi and Dalhousie, N.B.

In the Newfoundland Region, the icebreakers Sir John Franklin, Sir Humphrey Gilbert and the ice-strengthened search and rescue vessel Grenfell assisted merchant shipping and ferry vessels on the northeast coast of Newfoundland. In late February, the ice conditions became so congested because of onshore winds pressing the ice against the coast that the icebreakers Labrador and the Des Groseilliers were seconded from their respective regions to assist commercial vessels, fishing vessels and ferries being delayed or icebound in all waters off the northeast coast of Newfoundland. Ice conditions encountered by shipping in the area were considered to be the most severe in years and they were due mostly to colder than average temperatures and predominant northwesterly winds which caused the Labrador pack to drift south more swiftly than normal.

From the Laurentian Region, the Canadian Coast Guard deployed six icebreakers the Pierre Radisson, Des Groseilliers, Norman McLeod Rogers, Montcalm, J.E. Bernier, Simon Fraser and one ice-reinforced vessel, the Tracy. From December 1, these icebreakers provided icebreaker assistance to shipping proceeding to/from the Lower St. Lawrence River to Montréal including the Saguenay River. At the end of February, the Des Groseilliers was re-deployed to the northeast coast of Newfoundland to supplement other Coast Guard units in the area. The Simon Fraser was assigned to search and rescue patrol between Tadoussac and Sept-Iles, Qué., except for a brief period when she was diverted in late January to Bathurst, N.B., to render icebreaker assistance to a vessel icebound at the entrance to the harbour.

In the Central Region, two icebreakers were deployed in support of shipping while two ice-strengthened vessels, the Simcoe and the Montmorency, were used for escort duties during the closing of the navigation season. In December, the Griffon transitted the Welland Canal before the closing date and proceeded to Amherstburg to stand by shipping until the end of December. Thereafter, the vessel moved to Midland where she was stationed throughout the winter assisting vessel movements in Georgian Bay ports and Lake Huron. The Alexander Henry assisted commercial vessels entering and departing Thunder Bay and Duluth, and also maintained shipping tracks opened at the entrance of these ports to facilitate the movements of shipping. In mid-February, the Alexander Henry was involved in the Air Cushion Icebreaking Bow (ACIB) ice trials off Thunder Bay.

Miscellaneous Operations

The icebreaker/cable ship John Cabot continued her submarine cable work in the Atlantic throughout the year for Teleglobe Canada to whom the ship is chartered on a long-term basis.

The CCGS Wolfe, a 77-metre icebreaking buoy tender, was transferred from the Maritimes Region to the Western Region because of her enhanced buoy handling capability, her capability for helicopter operations and her icebreaking capability which will enable her to replace the CCGS Camsell in the Western Arctic in summer months if required.

The CCGS Alexander MacKenzie, a 46-metre navigation aids tender, was transferred from the Western Region to the Maritimes Region where she will be used more effectively within the range of her capabilities as a buoy tender.

Fleet Training

Fleet Systems Headquarters established, funded and coordinated its 1982-83 Fleet Training Plan which provided professional and technical training courses to 640 fleet personnel. The Coast Guard College graduated 21 deck and 12 engineer officers to the fleet in June and accepted 109 new officer cadets into its officer training plan in late August, 1982.

Canadian Coast Guard Fleet Uniforms

Following the conclusion of the Canadian Coast Guard Uniform Study, the new work dress uniforms were issued to the fleet.

Energy Conservation

Conservation measures realized in 1982-83 included: replacement of the steam vessel d'Iberville with the more fuel efficient diesel-electric vessel Des Groseilliers; new ship designs such as the type 1100 which is approximately twice as fuel efficient as the vessels they will replace; positive evaluation of the use of photovoltaics in marine aids; installation of submarine cables to lightstations thus going "off-oil" and onto electricity; energy audits in three regions to determine future upgrading requirements to buildings; installation of solar space heating in the new Coast Guard Operations Centre at Grindstone; installation of a solar domestic hot water package in the Victoria base workshop; and, energy conservation upgrading of several structures at various sites across the country.

Polar Icebreaker Program

A contract was awarded to German & Milne, Naval Architects, Montréal in August, 1981, to update the existing design of a Polar 7 icebreaker to meet Arctic Shipping Pollution Regulations for a Class 8 icebreaker. A further contract, valued at $136,000, was awarded for a detailed design and computer simulation of an alternate mechanical propulsion system. Both contracts were completed in 1982-83.

In view of the six-year lead time for construction, the Coast Guard will seek approval to proceed with funding proposals for construction from the three Canadian shipyards capable of building this ship: Saint John Shipbuilding and Drydock Co. Ltd., Davie Shipbuilding and Burrard-Yarrows.

Coast Guard Northern Region Development

In the evolution of Arctic activity, Coast Guard's responsibilities for aids to navigation, ship safety, icebreaking and search and rescue have been shared between functional organizations in headquarters with operational assistance from the regions. No single agency has had responsibility for planning and directing the northern operations mandated to the Coast Guard through various Acts, Regulations and Cabinet Directives.

The Environmental Assessment Review Panel on the Northern Component of the Arctic Pilot Project, recommended that Transport Canada establish a "control authority" for Arctic shipping. This recommendation provided the impetus for a new Northern Directorate in Coast Guard, using the resources of the Polar Icebreaker Project Group.

Coast Guard is developing this region over a five-phase period in step with Arctic hydrocarbon developments.

Special Employment Programs - Marine

The development and implementation of the programs for black people in Nova Scotia, disabled persons, francophones, native peoples and women progressed steadily over the year. The national representation of these groups was positively affected by the following:

a) The program for black people in Nova Scotia experienced an increase from 14 employees (0.9%) to 17 employees (1.1%).

b) The program for disabled persons reflected an increase of 11 employees for a total of 18 self-identified employees.

c) Francophone representation increased from 1472 employees (24.7%) to 1608 employees (25.5%).

d) Native peoples representation increased from 9 employees (0.2%) to 27 employees (0.4%).

e) The women's program experienced an increase from 823 employees (13.8%) to 945 employees (15.0%).

Ports Canada

The Canada Ports Corporation (Ports Canada) administers port facilities at 15 different locations in Canada.

New legislation passed in the House of Commons on July 26, 1982, and proclaimed on February 24, 1983, provides for greater autonomy in the operations and management of Ports Canada ports. Under the Canada Ports Corpor-

ation Act, provision is made for local port corporations at those ports which meet the criteria of national and regional significance, local interest in management and financial self-sufficiency. On February 24, 1983, the National Habours Board became the Canada Ports Corporation, to be known as Ports Canada.

In 1982, 29 550 vessels arrived at Ports Canada ports, representing a decrease of 10.5 per cent over 1981. Actual cargo tonnage handled at Ports Canada berths was 57.8 million tonnes in 1982, a decline of 6.7 per cent from the year before. Total harbour tonnage handled through the Ports Canada ports fell to 137 million tonnes in 1982, from the 1981 level of 160.5 million tonnes.

Ports Canada's operating revenues rose to $190.8 million in 1982 from $180.8 million in 1981, while net income declined from $59.8 million in 1981 to $57.5 million in 1982.

1982 was the third consecutive year that Ports Canada achieved a positive net income.

The 1982 decrease in net income of $2.3 million over 1981 is largely attributable to a reduction of $2.4 million in operating income. In 1982, interest income from investments represented approximately 55 per cent of net income, as a result of an increased investment base and higher yields.

The return on fixed assets decreased to 6.9 per cent in 1982 from 8.2 per cent in 1981.

In 1982, Ports Canada spent a record $191 million from working capital, loans and grants for the acquisition or construction of fixed assets, compared with $65 million in 1981. This amount includes capital spending by Ridley Terminals, Inc. of $65.3 million, now consolidated into Ports Canada's financial results for the first time. (Ridley Terminals Inc. is building and will operate a new coal terminal at the Port of Prince Rupert, B.C.).

At the Port of St. John's, Nfld., a feasibility study for a $2.3 million program to improve the port's main terminal was completed. Plans were completed for a Canadian National project to construct a synchro-lift marine elevator and three new ship-repair berths.

At the Port of Halifax, Container Terminal II was completed in July, 1982, at a cost of $27.8 million for the Ports Canada share of the project. Also, a $4.9 million grain elevator dust control program is under way and should be completed in 1984.

At the Port of Saint John, construction was under way during 1982 for a major potash terminal at an estimated cost of about $21.1 million.

At the Port of Québec, a $1.1 million program to build a new port workshop and police and security building was approved during 1982.

At the Port of Montréal, a major project to expand the storage capacity annex of Grain Elevator Number Four by 112 000 tonnes was completed in December, 1982. Total cost is now estimated at $20.3 million.

At Grain Elevator Number Three, a $3.7 million project to upgrade a truck-loading facility was completed by the end of 1982.

At Grain Elevator Number Five, a $2.8 million program to install an interconnection system from grain receiv-

ing scales to the new grain storage annex was completed in 1982.

A major $16.9 million project was completed in December, 1982, at Racine Container Terminal, also at the Port of Montréal. The project involved construction of an additional 4.5 hectares of back-up space, new crane rail foundations, underground services, new paving and terminal trackage, an access road and a new 220-metre wharf. The Racine facility now offers its customers a total cargo-handling surface of 11.7 hectares, serviced by three modern berths offering rapid vessel turnaround time.

At Task Container Terminal in Montréal, another $2 million project was completed in November, 1982. The project involved construction of 220 metres of new crane rail foundations and electrical components to allow the installation of gantry container cranes. Construction began in the fall of 1982 on another $3.4 million project at Task Terminal. It extends the berths by 70 metres and enlarges a back-up landfill area to provide a total cargo-handling surface of 9.8 hectares.

At the Port of Sept-Îles, plans were announced for a new $36 million public port facility at Pointe-Noire on the Bay of Sept-Îles. The new 260-metre wharf on this deepwater site will be an ideal bulk-handling site adjacent to land available to industry.

At the Port of Trois-Rivières, a project to restore the historic port area and adjacent urban area, which has been under study since 1976, was approved in 1982. Ports Canada is transferring 2.1 hectares of port property needed for the development to Public Works Canada.

At the Prescott, Ont., grain elevator, construction began on a $2.2 million upgrading program to improve dust control standards at this facility.

At the Port Colborne, Ont., grain elevator, the dust control system is being improved at a cost of $2.3 million.

At the Port of Churchill, Man., Ports Canada, in cooperation with Transport Canada's grains group, undertook a study of the future of this port. A federal working group is examining the feasibility of further capital expenditures at Churchill.

At the Port of Vancouver, construction at Ports Canada's $47.7 million expansion to Roberts Bank Terminal proceeded on schedule during 1982-83. The present terminal site consists of a 25-hectare coal export facility. The expansion project will provide three additional 25-hectare facilities, enlarge the berthing area and widen the harbour causeway. By September, 1983, the present terminal should have increased its throughput capacity of 12 million tonnes to about 20 million tonnes of coal annually.

A major expansion to the Lynnterm general cargo and forest products terminal was well under way during 1982, at an estimated cost of $3.3 million, to increase open-air storage capacity and cargo shed space. Upon completion of this project in 1983, the terminal will have a total surface area of 28.1 hectares and 732 metres of berthing facilities.

Also at the Port of Vancouver, an $18.6 million program to improve and expand operations at Vanterm and Centennial Container Terminals was well advanced by the end of 1982. As part

of this program, in August, 1982, Ports Canada awarded an $11 million contract for the supply and installation of two modern gantry container cranes for the port, to ensure rapid vessel turnaround time and enhance its position in the competitive West Coast container trade.

Another $4.5 million program, for the design and construction of Clark Drive Overpass was well advanced by the end of 1982, as part of this port's long-term modernization and development plan.

Ridley Terminals Inc., a joint undertaking set up between Ports Canada and private industry to develop and operate a $250 million coal terminal at the Port of Prince Rupert, awarded a total of 45 out of an estimated 80 contracts. The terminal will be ready to receive the first coal for December, 1983. Ports Canada invested an additional $40 million in site preparation and infrastructure for the coal terminal during 1982.

Also at Ridley Island, Ports Canada is contributing $32.6 million towards site preparation and infrastructure for a major grain terminal, to export Western grain to Pacific Rim countries.

During 1982, work continued and neared completion on port master plans to the year 2000 for the ports of Vancouver, Montréal and St. John's Avalon Peninsula.

Harbours and Ports Directorate

The Harbours and Ports Directorate is made up of 366 small transportation port facilities across the country. These facilities handle about 20 per cent of Canada's waterborne traffic.

The public harbours and wharves are administered by headquarters and five regional organizations under the Public Harbours and Port Facilities Act proclaimed on February 24, 1983.

The directorate also assumes responsibility for discharging the Minister's responsibilities for the nine Harbours Commissions. These Commissions are; Port Alberni, Nanaimo, Fraser River, North Fraser, Lakehead, Windsor, Hamilton, Toronto and Oshawa.

On March 31, 1983, the Hamilton Harbour Commissioners completed the development of Piers 12 and 13 at a total cost of $6 million.

Construction of a new office building to replace the existing building at the North Fraser Harbour Commission was completed.

The Port Alberni Harbour Commission recently completed the Quick Freeze Ice and Storage building which is available for public use.

The Nanaimo Harbour Commission's task force was formed to develop a port master plan.

The Lakehead Harbour Commission completed a port master plan which was forwarded to federal and provincial governments in September, 1982.

In its third year of operation, the Harbours and Ports organization continued to concentrate its efforts on regional master plans to identify port development needs over the next 20 years. In 1982, the master plans for the St. Lawrence Area, St. John's/Avalon Peninsula, Nfld., New Brunswick and Nova Scotia were completed and plans for Ontario and the Newfoundland Coastal ports were started.

The decision to transfer responsibility for construction and maintenance of public harbour facilities from Public Works to Transport Canada, Harbours and Ports was announced. The program consists of approximately $24 million in operating and maintenance funds and $30 million in capital.

Wharfage, berthage and storage charges for the use of facilities as well as harbour dues were increased by six per cent in 1982, in accordance with the federal price restraint program.

The St. Lawrence Seaway Authority

Traffic

Although the Authority had anticipated some decline in Seaway traffic for 1982, the reality turned out to be worse than expected. Compared to the previous year, cargo on the Montréal-Lake Ontario section in 1982 decreased by about 15 per cent to 42.8 million tonnes and vessel transits declined by more than five per cent to 4376. On the Welland Canal, tonnage fell to 49 million or almost 17 per cent, while transits on this section of the waterway dropped by 13 per cent to 5184.

Iron ore - down almost 50 per cent - was the commodity principally affected, reflecting the very substantial decline in U.S. steel and automobile production. Shipments of U.S. grain also fell sharply as low rail and barge rates on the Mississippi-Gulf route drew off traffic that had formerly moved via the St. Lawrence-Great Lakes system. Coal and other bulk products, as well as general cargo, were all affected adversely.

Canadian grain, particularly wheat, was the one bright spot in last season's otherwise gloomy traffic picture with Seaway shipments of Canadian grain reaching an all-time record of more than 16 million tonnes

Finances

The drop in Seaway shipments during the 1982 season resulted in a substantial decrease in revenues which had been forecast for the 1982-83 fiscal year. Despite an average increase in user charges on the system of some 18 per cent, income from operations of $52.4 million turned out to be almost $10 million less than the amount originally budgeted for.

The Authority was forced to adopt significant cuts in the operation and maintenance budget to maintain a reasonable cash flow. Total expenses of the Seaway's operation during 1982, which had been budgeted at $70.8 million, were reduced to $62.2 million, only $2.7 million above the amount spent in 1981. The end result of these restraint measures produced a net loss for the 1982-83 fiscal year of $3.7 million, almost exactly what had been budgeted for, and considerably less than had been expected a few months prior to closing books.

Operations

The Corporation's operational record for 1982-83 makes considerably better reading than the traffic and financial results outlined above, although the 1982 navigation season got off to a slow start. Much thicker ice than usual had formed during the winter, and although both the Montréal-Lake Ontario and Welland sections opened for navigation on April 5, the MLO was not completely ice-free until April 17, while the ice situation in the eastern end of Lake Erie caused major delays to navigation well into the first

half of May. Conditions were much better in December when favourable weather, a moderate traffic demand and well-defined closing procedures combined to produce a trouble-free and orderly closing period.

Although some operational improvements to the Seaway system were postponed or curtailed during the year because of financial restraints, there were also many projects related to ongoing essential maintenance or to long-term general improvements that went ahead as planned. On the Welland Canal, the widening of the channel in the Port Robinson area was completed. Work on the construction of an extension to the tie-up wall above the east side of lock 7 was started and, in addition, the task of removing the guard gate on the east side of the canal was begun. Both these projects are scheduled for completion during 1983.

The Welland Canal Traffic Control Centre Improvement Program continued during 1982-83 but in view of the restraint program, implementation will be phased in over a longer period than scheduled originally.

In an effort to improve navigation throughout the Seaway, the Authority has entered into a joint program with the U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, the U.S. Coast Guard and the Canadian Coast Guard to develop a reliable and acceptable all-weather navigation aid system. This system is expected to generate an increase in Seaway capacity with resulting reductions in vessel transit times during those periods at the beginning and at the end of the shipping season when conventional lighted floating aids must be removed because of ice. Improvements in system safety, capacity and transit time during periods of low visibility are also being considered.

Prospects for 1983

The 1983 outlook for Seaway traffic is not encouraging despite some favourable signs of an economic recovery. The current forecast indicates that commodity flow through both the Montréal-Lake Ontario section and the Welland Canal could decline by about seven per cent from 1982 levels to about 40 and 46 million tonnes respectively.

For 1983, grain will continue to be the largest component accounting for about 50 per cent of the total traffic, followed by iron ore at 15 per cent, coal 13 per cent and other bulk and general cargo making up the remaining 20 per cent.

In spite of a 10 per cent increase in tolls for the 1983 season, a reduction in the number of permanent positions, and only essential maintenance, the Authority expects a loss in fiscal year 1983-84 of the order of $8 million as compared to the $3.7 million loss for 1982-83.

In spite of this unwelcome prognosis, the financial resources of the Corporation appear to be sufficient to sustain the loss expected for fiscal year 1983-84. Thus, the organization should be able to retain its self-supporting status for the sixth consecutive year and continue to operate without the need for any outside funding.

Marine Pilotage

In 1982, the Atlantic Pilotage Authority amended its regulations on three occasions to reflect pilotage requirements for warships, dredging and the compulsory pilotage areas in the Bay of Exploits. Pilotage tariffs were

increased by six per cent on October 28 and by year end revenues amounted to $4,947,935. The Authority experienced a net loss of $530,110, however, due to a 16.6 per cent decline in traffic through 1982.

The Laurentian Pilotage Authority also experienced a net loss of $108,358 due to lower traffic volume on revenues of $23,124,429. Pilotage tariffs were increased by five per cent on January 1, 1982, and again by six per cent on October 22. The Authority regulations pertaining to the number of licensed pilots in District No. 1 were amended on October 8.

The Great Lakes Pilotage Authority Ltd., after discussions with United States Authorities, increased its tariffs by an overall average of 12.2 per cent on March 22, 1982. Despite fewer pilot assignments, revenues amounted to $10,345,878 and the Authority had a modest profit of $41,584 on the year's operation which began on April 5 and ended on December 17.

The Pacific Pilotage Authority increased its tariffs by two per cent on January 15 and by 15 per cent on June 1, 1982. Revenues for the year amounted to $16,315,850 and the Authority realized a net income of $772,540. On December 20, 1982, the Authority amended its regulations with respect to ships subject to compulsory pilotage. These regulations had been declared "ultra vires" following a Supreme Court decision that the flag of a ship could not be a determining factor in compulsory pilotage.

The General Pilotage Regulations made pursuant to the Pilotage Act were amended on February 26 and July 16 to reflect changes in financial reporting by Authorities and medical standards for pilots.

Canarctic

The Canarctic Shipping Company limited was incorporated by letters patent pursuant to a Shareholders Agreement dated December 15, 1975, between the Government of Canada and the private industry consortium North Water Navigation Ltd. The government holds 51 per cent of the issued shares and North Water Navigation Ltd. holds the balance.

The company operates the MV Arctic, an experimental Canadian-built and designed Arctic class 2 bulk carrier. The vessel operates in the Canadian Arctic during the summer season (June to November) and is time chartered to North Water for southern trading during the winter season.

During the 1982 non-Arctic season, the MV Arctic was on time charter to North Water Navigation Ltd. for the periods January 1 to June 1 and November 24 to December 31 inclusive.

1982 was the fourth year of the company's five-year contract with Nanisivik Mines Ltd. The company was again successful in expanding its Arctic trading season to enable the Arctic to make five consecutive liftings. For the first time the MV Arctic docked at Nanisivik prior to July 1. A total of 116 757.303 tonnes of lead and zinc concentrates was shipped from the mine site, all consigned to Antwerp.

In 1982, in a joint venture with Federal Commerce and Navigation Ltd. the company was awarded an eight-year contract for 75 per cent of the production of the new Polaris Mine on Little Cornwallis Island. 1982 was the first year of this new contract and a total of 124 392.541 tonnes of lead and zinc

concentrates was shipped to European destinations.

The MV Arctic completed five voyages durings the 1982 season. She was forced to abort a sixth voyage when ice conditions in the eastern Arctic worsened.

Northern Transportation Company Limited

The Northern Transportation Company Limited (NTCL) provides transportation and related services in Northern Canada and the Arctic. It operates marine transportation services on the Athabasca and Mackenzie Rivers, the Western Arctic Coast and in the Keewatin District of Hudson Bay. The company has two wholly-owned subsidiaries. Grimshaw Trucking and Distribution Limited provides a general merchandise trucking service from Edmonton and Calgary to a number of communities in Northern Alberta and major centres in the Northwest Territories. A second subsidiary, Nortran Offshore Limited, provides seismographic/geotechnical vessels to the offshore oil and gas exploration industry on a charter basis.

In 1982, the company transported 303 000 tonnes of deck and bulk cargo. Community resupply accounted for slightly more than one-half, the remainder was primarily hydrocarbon development traffic.

The company and its subsidiaries employed a work-force of 768 at peak season in 1982. Thirty per cent of personnel were residents of the Northwest Territories or of northern communities in Alberta, Saskatchewan and Manitoba.

The company reported earnings of $3.7 million on income of $47.5 million. This satisfactory financial performance was achieved despite a 13 per cent decrease in the overall tonnage and a substantial operating loss in the Athabasca sector as a result of the closure of the last producing mines in the Uranium City area.

The Canadian Surface Transportation Administration (CSTA) is essentially a centralized organization with only three establishments outside the National Capital Region - the Motor Vehicle Test Centre at Blainville, Qué., the Office of the Grain Transportation Coordinator in Winnipeg, and a water transportation office in Newfoundland.

CSTA is responsible for federal involvement in:

- rail passenger and freight services including grain transportation;
- ferry services;
- urban transportation;
- highway and motor carrier transportation; and,
- motor vehicle safety.

The major program activity of the Surface Transportation Administration in 1982-83 was the development of the Western Transportation Initiative which, in part, sought a revision to the long-standing Crow's Nest Pass rate and the drafting of legislation to implement the policy in fiscal year 1983-84. Introduction of this program would result in expenditures by the federal government and the railways of more than $1 billion annually.

Other important preoccupations for the administration during the year were continued detailed reviews on the VIA and CN Marine programs, which accounted for two-thirds of the Surface Administration's expenditures of approximately $1.2 billion.

Railway and Grain Transportation Directorate

The directorate and its three branches all played key roles in developing the Western Transportation Initiative policy, announced February 1, 1983, to resolve the long-standing Crow's Nest Pass rate issue. Under the policy the government would spend $3.7 billion over four crop years (to 1985-86) to improve the grain transportation system, expand railway capacity, assist agricultural development, and strengthen Canada's world position as an exporter of grain and other commodities. In return, the railways have made grain transportation and capital investment commitments. Legislation to implement the policy is to be introduced early in fiscal year 1983-84.

The Railway Freight Branch provided analysis and advice on CN and CP railway capacity expansion. The branch also developed performance monitoring requirements for CN and CP rail investment commitments in 1983 of $806.6 million which were associated with government interim payments of $313 million to the railways for grain transportation during the 1982-83 crop year.

The Grain Transport and Handling Branch was involved in the consultative process headed by Dr. Clay Gilson and with the follow-up task forces on rates and on a Central Coordinating Agency for grain transportation. The task force reports were published at the end of 1982. Assistance was provided to the Legislative Task Force, a government, industry, railway group that played a major role in the preparation of the Western Grain Transportation legislation.

To March 1983, $402 million had been spent on the Prairie Branch Line Rehabilitation Program. Work is in progress on approximately 5700 km of the 9133 km of line eligible for rehabilitation under the staged program. Figure 1 shows the number of branch line miles already rehabilitated by type of work.

Figure 1: Actual Branch Line Miles of Rehabilitation

	Bank Widening and Drainage	Ballast and Tie Replacement	Rail Relay	Final Surfacing
1977-1978	294	128	–	–
1978-1979	893	640	69	–
1979-1980	494	657	112	21
1980-1981	590	490	130	384
1981-1982	497	648	144	444
1982-1983	594	465	93	287

During the year, arrangements were made for the purchase of 1380 hopper cars to be used for transporting statutory rated grains. These cars, costing almost $81 million, brought the total number of federal government grain cars to 11 280.

The branch monitored progress on the development of a 217 000 tonne capacity grain terminal at Prince Rupert on Ridley Island. A consortium of grain companies, with financial aid from the federal and Alberta governments, is building the terminal which will help meet the forecasted increase in Canadian grain exports through the West Coast.

The Railway Planning and Policy Branch prepared estimates of the total funding requirements for the government's Western Transportation Initiative, administered the interim payments to railways for their grain losses in the 1982-83 crop year, and evaluated financial impacts of CN's capital development plans.

Other activities of the directorate included a major study by the Railway Freight Branch of the national economic impacts of electrifying railway mainlines. The study paves the way for development of an associated government policy. Steps were taken to monitor and evaluate B.C. Rail's efforts to electrify its new Anzac rail line to the northeastern British Columbia coal fields.

Plans were made with the Western Provinces, the Canadian Transport Commission and the railways, for a study to re-examine the concept of joint track usage of the CN-CP mainlines between Kamloops and Vancouver.

Given the potential environmental and fishery impacts of CN double-tracking in the Fraser and Thompson Canyons, a federal review process was initiated on the CN program in British Columbia. An Environmental Assessment and Review Panel will begin public hearings in June, 1983.

In 1978, a federal Commission of Inquiry into Newfoundland Transportation recommended that Newfoundland's narrow gauge railway be abandoned. The Province and the federal government rejected the recommendation. The Railway Freight Branch, in cooperation with CN, is involved in a $67 million five-year testing and evaluation program to determine the railway's long-term role in Newfoundland transportation. Agreements were negotiated with CN to test and evaluate the concept of containerizing Newfoundland rail traffic. The government also established a five-year $10 million Labour Assistance Program for CN employees adversely affected by the operating and organizational changes related to the containerization system test. The branch is cooperating with the provincial government in a standard gauge study of the Newfoundland railway which should be completed in 1983.

A Vancouver Rail Access Study was co-funded with the Western Provinces and the CTC, to identify existing or future capacity constraints among the five railways operating in this major Canadian port area. The study was completed in March, 1983, and study participants concluded that adequate capacity and/or expansion plans existed to satisfy projected traffic volumes in the area. A similar capacity review was carried out for the Port of Thunder Bay.

During the year, the Railway Freight Branch began the implementation phase of the P.E.I. Potato Loading Facility program. An agreement was reached with the provincial government and the P.E.I. Potato Marketing Board to construct and evaluate two to three modern, enclosed, centralized loading facilities for potato shippers. The first facility, at Souris, was completed at a cost of $350,000 and began operation in January, 1983. The second facility is planned for Albany and should be completed by the fall of 1983. The total program cost of $1.5 million is funded through the P.E.I. Federal Initiatives Fund.

Office of the Grain Transportation Coordinator

The office of the Grain Transportation Coordinator (GTC) based in Winnipeg, completed the third year of its four year mandate. A specific objective set for the GTC in 1979 was to ensure transportation capacity for an increase in exports from the 20-million-tonne level to the 30-million-tonne level by 1985. As of the last crop year, 1981-82, bulk exports of the six principal grains had risen to 26 million tonnes and total exports of all grains and products (other than pellets and screenings) had risen to 28.3 million tonnes. Record movements were achieved both through the Pacific ports and the Thunder Bay-St. Lawrence-Atlantic ports. More than half a million tonnes moved through Churchill in 1982.

As of March 31, 1983, Canada's bulk grain exports for the current crop year were running 9.6 per cent ahead of the 1981-82 pace.

In consultation with the railways and the trade, the GTC continued to allocate available grain cars between the Canadian Wheat Board and the non-Board sector, and among shippers of the non-Board grains.

The GTC provided guidance to all participants with three planning documents: a ten-year Capacity Projection, the annual Transportation Document and the Three-Month Plan which is updated

monthly.

Considerable effort has been expended on improving the GTC's data processing capability. Arrangements were concluded with the railways to have enroute information transmitted directly to the GTC computer facility. Work has been progressing to analyze these data to provide enroute and monitoring reports on the government's hopper car fleet.

A newly devised computerized simulation algorithm will improve the analyses of enroute, stock and sales information required for both car allocation and the Three-Month Plan.

Based on the GTC's 10-year projection of future needs, the Government has agreed to acquire an additional 3840 hopper cars over the next three years, of which 1380 are to be purchased in 1983. A study began on the attrition of the boxcar fleet and the consequent problem of servicing light load branch lines and Churchill. Eventual solutions could range from rail line upgrading to a new type of hopper suitable for this service.

Safety problems at Vancouver with government-owned hopper cars equipped with "Fabco Doors," resulted in a union refusal to unload them unless corrective action was taken. The GTC was asked to coordinate efforts towards a solution. Powered mechanical devices have since been developed to open the hopper gates safely. Installations are almost complete at West Coast terminal elevators and application of the techniques is being considered elsewhere.

Following a study completed by the GTC in consultation with the industry in June, 1982, a program was introduced to maximize the use of fully loaded hopper cars to the West Coast to avert a railway capacity problem. As of March 31, 1983, 89 per cent of cars unloaded at Vancouver and Prince Rupert were hopper cars, and the average car load had been raised from 65.2 to 74 tonnes, an increase of 13.5 per cent. The improvement of West Coast throughput was achieved without detriment to Thunder Bay, where average car loads increased by two per cent from 63.6 to 65 tonnes.

In order to ensure a continuous and adequate supply of grain for the major terminal elevator opening at Prince Rupert in 1985, a survey was completed on grain availability in the natural catchment area for the port. Follow-up work is continuing in consultation with the consortium, the railways and the trade.

The use of the allocation formula for rapeseed, which was revised in 1981-82 on the basis of confirmed export sales instead of ownership of country stocks, has won general support. The rapeseed car exchange program developed for the Port of Vancouver was successfully tested and the GTC has transferred it to the grain trade for administration. The program materially reduces car switching, thus increasing thoughput of all grains through Vancouver.

Rail Passenger Directorate

In 1982, the Rail Passenger Directorate was established as a separate organization to administer the department's rail passenger program and to review and recommend policies that relate to the revitalization of services. This includes the provision of operating and capital funding to VIA Rail Canada Inc.

The directorate's activities included the negotiation and administration of annual service contracts for the provision of operating subsidies to VIA Rail for railway passenger services. The directorate reviewed and recommended on funding of VIA Rail's Capital Program. This program consists mainly of multi-year commitment to equipment renewal and the purchase of 10 additional LRC (Light, Rapid, Comfortable) train sets, to be delivered in 1983-84. During the past year, VIA Rail placed the first 10 LRC trains in revenue service on the Québec/Windsor corridor.

Other programs supported by the directorate included the program to overhaul existing equipment to upgrade and improve service standards, and the administration of the government's Labour Assistance Program. The program is designed to assist employees from CN Rail, CP Rail, and VIA Rail affected by government initiatives for railway passenger services.

The directorate, together with The Treasury Board secretariat, VIA, CN and CP, and the CTC, examined the general information base for the railway passenger program with respect to the actual and forecasted costs for rail passenger services. Further work in this area will be undertaken in 1983-84 to improve the management information system and the development of performance measurements that will assist in reaching decisions on the future development of the rail passenger services.

During the year, the directorate undertook a review of the legislative, regulatory and financial framework of the rail passenger program, with the objective of developing a new legislative framework for VIA Rail Canada Inc.

In 1982-83, the directorate managed more than $400 million in railway passenger service contracts with VIA Rail.

The directorate assisted in multimodal studies and projects undertaken by other departmental directorates and VIA Rail, such as the ongoing corridor study examining future requirements for the Québec/Windsor corridor. The directorate evaluated and proposed route changes and passenger terminal projects undertaken by VIA Rail.

Montréal Commuter Train Services

In 1982-83, the Québec government signed 10-year service contracts with CN and CP for the Deux-Montagnes and Rigaud lines and Transport Canada committed $16.4 million towards the modernization of these two lines. The total federal commitment has now reached $28.1 million.

Highway Transportation Directorate

Highway Branch

During Phase 1 of the Federal-Provincial Primary Highway Strengthening/Improvement Program in the Atlantic Region, Transport Canada contributed $100 million in support of highway upgrading projects in the four provinces.

Early in 1982, a second phase of the program was initiated when Transport Canada signed agreements with each of the four Atlantic provinces. In the Maritime Provinces, the program will run four years, plus one catch-up year. The cost will be shared equally by the federal and provincial governments. Transport Canada will be paying $38.5 million to Nova Scotia, $37 mil-

lion to New Brunswick, and $8.5 million to Prince Edward Island. In Newfoundland, the cost-sharing ratio will be 75:25 federal/provincial, and Transport Canada payments will total $36 million over three years, plus one catch-up year. The total package cost Transport Canada $120 million over the five-year period.

As a result of the reorganization of the Department of Regional Economic Expansion, the following three highway construction programs were officially transferred to Transport Canada's Highway Branch on September 3, 1982.

a) The Canada/British Columbia Ridley Island Road Access Subsidiary Agreement. This agreement was signed on November 26, 1980, and expired on March 31, 1983. The total cost of the agreement is expected to be $9.6 million, shared equally by the federal and provincial governments.

b) The Canada/New Brunswick Subsidiary Agreement on the Saint John and Moncton Arterial Highways. This agreement was signed on January 30, 1975, and expired on March 31, 1983. The total amount paid by the federal government is 70 per cent of the total costs up to an amount of $35,840,000.

c) The Canada/Québec Subsidiary Agreement on Transportation Development. This agreement was signed on September 13, 1974, and will expire on March 31, 1984. Projects are cost-shared 60 per cent by the federal and 40 per cent by the provincial government, except for highways 132 and 199 which are cost-shared 16.9 per cent by federal and 83.1 per cent by the provincial government. The federal financial contribution to this agreement now stands at a maximum of $209,105,000.

Motor Carrier Branch

The Motor Carrier Branch participated with the provinces and the departments of External Affairs, Finance and Industry, Trade and Commerce in negotiating a settlement to the transborder trucking dispute. After a 10-month moratorium against new Canadian entrants into the United States, the dispute was settled in November, 1982, with the signing of Letters of Agreement by Canada and the United States. A condition of agreement was that a Canada-United States consultative committee be established to discuss present and potential issues, thereby minimizing the possibility of a repetition of the 1982 dispute.

Development of uniform procedures and a manual for motor carrier applications for operating licences was one of several projects on which the branch collaborated with the Canadian Conference of Motor Transportation Administrators to promote national uniformity.

Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate

In 1982, traffic fatalities were at their lowest level in 20 years and were 23 per cent lower than in 1981 (Figure 2). An estimated 4169 people died as a result of motor vehicle accidents, a drop of 1214 from the previous year's figure of 5383 and the largest recorded single-year reduction in traffic fatalities. While the overall travel in 1982 was about 10 per cent less than in 1981, it is likely that more dangerous types of travel were reduced

significantly, i.e. high-speed journeys, long distance travel, and evening trips, particularly for the 18 to 25-year-old population who were disproportionately hit by unemployment.

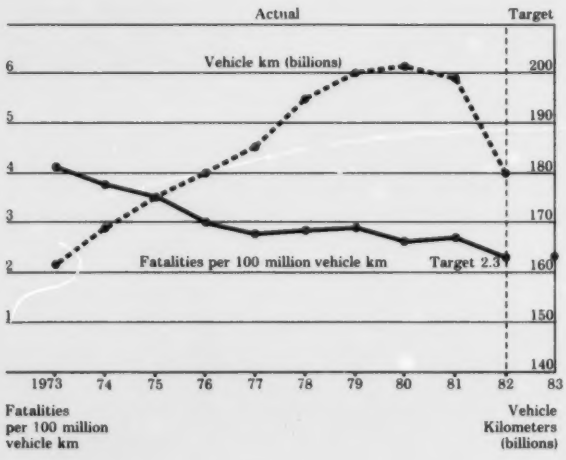
Under the Motor Vehicle Safety Act and the Motor Vehicle Tire Safety Act, nine safety regulations were published, the most noteworthy being those related to propane and compressed natural gas fuel systems. Also of significance were standards on infant seating systems, vehicle identification numbers and school bus mirrors. Publication of a proposed regulation on identification of controls (lights, wipers, etc.) was a significant achievement in 1982.

To ensure that motor vehicles comply with the safety regulations and standards specified under the Motor Vehicle and Tire Safety Acts, 800 company audits and 331 vehicle and component tests involving 136 vehicles and 2100 components were completed. The automotive industry recalled 184 303 vehicles in 91 campaigns. In the tire industry, five companies conducted six recall campaigns involving 47 238 tires and 4318 vehicles. In addition, 868 accident investigations and 898 public complaints (relating to alleged defects in motor vehicles or tires) also were completed resulting in 11 recalls involving 46 084 motor vehicles.

Seat belt use in 1982 increased significantly over 1981, with 46 per cent of drivers using the lap and shoulder belts available to them. This increase of eight per cent nationally can be attributed to more intensive enforcement of mandatory seat belt wearing legislation in five provinces (during 1982, Newfoundland became the fifth province to enact such legislation) and public information activities by government, the automotive industry and non-government safety organizations. This encouraging increase in seat belt use is still well short of the Canadian goal of 80 per cent, which could have saved an additional 800 to 900 lives in 1982.

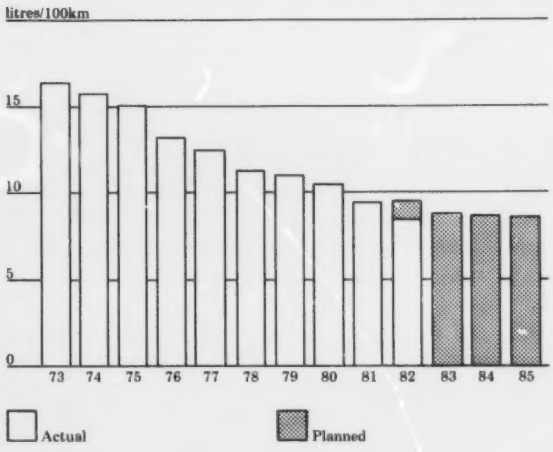
Research to identify new cost-effective road safety measures included a study to determine if feedback signs placed at the roadside could influence seat belt use and driver speed. In this study a sign which read "Drivers wearing seat belts yesterday, 65 per cent" was posted at stop lights. It was found that seat belt use in the presence of this sign increased by five to 10 per cent. In a similar study the sign "Drivers not speeding yesterday, 75 per cent" was used, and the speed of vehicles was compared with the speed of vehicles when the sign was not in evidence. The percentages on the sign changed daily. Speeding was reduced in the presence of the feedback sign by as much as 20-30 per cent.

Figure 2: Annual Fatalities per 100 Million Vehicle Kilometres



The use of vehicle lights in Sweden during daylight periods (daytime running lights) resulted in a six percent reduction in multi-vehicle accidents. To identify the possible effectiveness of daytime running lights in Canada, surveys of use of headlights during daylight hours continued in 1982. Preliminary results indicate that eight per cent of drivers in urban areas were using their headlights at all times to gain maximum visibility. A similar study taken earlier indicates that 28 per cent of rural drivers use their headlights at all times.

Figure 3: Average Consumption of New Vehicle Sales (litres per 100 km)



Fuel consumption of new vehicles is monitored by the Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate as part of the joint government/industry voluntary fuel consumption program. In 1982, the national average fuel consumption of new automobiles was further reduced to 8.5L/100KM. All major manufacturers are achieving the voluntary corporate average target of 9.8L/100KM for 1982 and many manufacturers have already exceeded the 8.6L/100KM target for 1985. This voluntary fuel consumption program has so far resulted in a 48.5 per cent improvement in the Canadian new car fleet average fuel efficiency since 1973, as displayed in Figure 3.

During 1982, the Motor Vehicle Test Centre conducted 66 verifications of motor vehicle safety standards, nine test programs on standards development, four energy test programs, six research programs and four test programs on defect analysis. Other governments and the private sector used the Test Centre's facilities and services to complete 71 test programs, providing the centre with revenue of $110,000.

Water Transportation Assistance Directorate

On the East Coast, nine major passenger road vehicle and rail ferry services operated by CN Marine were supported by the federal government at a cost of $150.5 million for the calendar year 1982. In addition, $26.8 million was provided through grants and contributions to assist other water services, either directly as subsidies to operators or indirectly as payments to provinces.

Ferry rate increases of six per cent were approved in 1982-83 to take effect January 1, 1983. This rate increase was applicable to all federally subsidized East Coast ferry services.

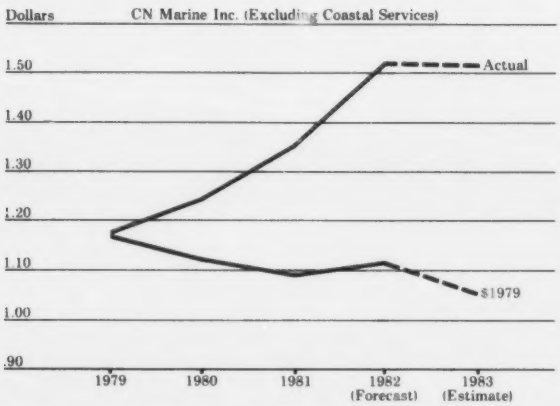
Measures were taken to control steadily increasing subsidy levels by rationalization of the Newfoundland coastal service and reduction of the summer-only Argentia service from two vessels to one. Service to certain Newfoundland ports of call with adequate road access was terminated and a new service to isolated communities in Placentia Bay was established through

public tender.

The Yarmouth, N.S., to Portland, Maine, service was eliminated and the Yarmouth, N.S., to Bar Harbor, Maine, service was upgraded to a year-round operation capable of handling commercial vehicles and passenger-related traffic.

Since the department entered into a contractual relationship with CN Marine in 1979, the subsidy provided per auto-equivalent mile of capacity offered has been decreasing in constant dollars (see following figure).

Figure 4: Subsidy per Auto-Equivalent Mile of Capacity Offered



Note: Auto-equivalent mile of capacity = Max. Capacity of Vessel in auto-equivalent X # of trips per vessel X crossing length in miles.

The directorate, CN, and CN Marine undertook an extensive review of the Tripartite Agreement which provides the basis for the contracts and identifies the roles and responsibilities of the three parties. An evaluation report on short-term issues was jointly prepared and received the concurrence of the Minister of Transport. Longer-term issues and the possibility of major revisions to the Tripartite Agreement have also been the subject of discussion.

Under the department's arrangement with CN Marine, capital funds of $121 million were approved for the construction of a new Gulfspan vessel capable of carrying passengers, automobiles and commercial vehicles on the Gulf service to Newfoundland. Capital expenditures of $55 million were also approved for the construction of the new MV Abegweit which began service in late 1982.

Capacity was provided in vessels on the North Sydney, N.S./Port aux Basques, Nfld., route in support of Terra Transport's new container operation.

The directorate continued to administer subsidy arrangements for marine transportation services provided by Northern Transportation Company Limited to the Keewatin region.

The directorate also continued to work with the Province of Newfoundland developing plans and priorities for certain ferry and coastal shipping services, as part of the Newfoundland Transportation Plan.

Policy, Planning and Urban Programs Directorate

During 1982-83, the directorate participated in the initiation and design of a departmental study on multimodal passenger policy. Work was also carried out on competition between bus and rail modes for intercity travel, and on the analysis of travel to work survey data. The directorate coordinated development of CSTA's energy R&D program and contributed to the department's policies on the transportation of the handicapped. Funding was pro-

vided for a review of urban transportation services for the disabled and in support of the development of a training program for urban transit personnel, a project carried out jointly by the directorate, the provinces and the transit industry.

The directorate also administered two urban-oriented programs - the Urban Transportation Assistance Program and Railway Relocation and Crossings.

Urban Transportation Assistance Program

The Urban Transportation Assistance Program (UTAP) began in April, 1978, as a five-year $230 million program to provide capital assistance for a variety of urban transportation projects as well as for railway/highway grade separations. In 1981, UTAP was extended by one year at the same overall funding level to accommodate those provinces which were unable to utilize their allocation within the original five-year period. Provincial allocations were based on a $10 per capita allocation over the life of the program.

The objectives of the UTAP are to improve the efficiency of the urban transportation systems, the standards of urban environmental quality and level of safety at railway crossings and to conserve energy. In order to best meet local needs and priorities, selection of projects is delegated to the provinces.

To date, 193 projects have been approved for a total federal contribution of $222.8 million. Of these, 71 are urban transportation projects with federal funds totalling $58.2 million, and 122 are projects eligible under the Railway Relocation and Crossing Act (RRCA) with federal funding of $164.6 million.

The urban transportation projects include bus purchases for general use, seniors or the handicapped, construction or expansion of transit garage and maintenance facilities, transportation studies, bus shelters, radio communications, ticket acceptors, bus stop signs, improved traffic signalling, pedestrian walkways that serve as connecting links (for example between a school and commercial area) and commuter rail projects in Montréal. In cities where UTAP has been used for urban transportation projects, the accessibility and reliability of transit services have been improved.

Projects eligible under the RRCA include railway relocation studies, new grade separation constructions and the reconstruction of existing grade separations. Only one railway relocation (Amos, Qué.) is being financed through UTAP. The completion of these grade separation projects contributes to the reduction of crossing accidents and to the improvement of railway and automobile traffic flow efficiency.

Railway Relocation and Crossings

Rail relocation studies were completed in Brantford, Ont. and Boucherville-Varennes, Qué., bringing to 15 the total number of relocation studies completed across Canada since the enactment of the Railway Relocation and Crossing Act (RRCA) in June, 1974.

During 1982, construction began on the rail relocation project at Amos, Qué., with completion expected early in 1984. At Regina, Sask., detailed design and data collection was begun in support of a formal application to the Canadian Transport Commission for railway relocation.

Payments were made to complete the funding on 32 of the 33 railway/highway grade separation structures which were approved between the enactment of the RRCA and the introduction of the Urban Transportation Assistance Program (UTAP).

Since April, 1978, newly-approved Railway Relocation and Crossing Act projects have been funded with UTAP monies. Fourteen grade separations were approved for UTAP funding in the 1982-83 fiscal year.

During 1982-83, $75,000 was contributed to the Railway Association of Canada in support of the Operation Lifesaver program. Operation Lifesaver is designed to alert the public to the dangers at level railway crossings. Transport Canada is represented on the program's national advisory committee.

Elimination of dangerous level crossings has contributed to a reduction in crossing accidents from 1074 in 1974 to 677 in 1982 (37%). Accidents dropped from 763 in 1981 to 677 in 1982 (11%); injuries were down from 451 in 1981 to 333 in 1982 (26%) and deaths decreased from 82 in 1981 to 76 in 1982 (7%). For the first six months of 1983 there were 242 accidents, 137 injuries and 27 deaths.

During 1982-83, Transport Canada also participated in an intergovernmental committee endeavouring to find solutions to safety problems for pedestrians at railway rights-of-way.

Strategic Planning

The Strategic Planning Group:

- provides general guidance for long-term planning involving two or more means of transportation;
- determines future transportation opportunities and issues and develops appropriate objectives, policies and strategies;
- plans and implements Transport Canada's scientific research and development programs; and,
- monitors, coordinates and influences all transport-related research, development and demonstration projects carried out by federal departments.

Systems Planning Directorate

During 1982-83, the Systems Planning Directorate managed a multimodal, joint transportation planning process with the Maritime Provinces. This process will result in a long-range plan for the Maritimes that will suggest priorities in transportation expenditures to the end of the decade. Joint planning with the Government of Newfoundland resulted in an update of the five-year Newfoundland financial/transportation plan prepared in 1981 and the beginning of longer-term multi-modal analyses.

Freight-related activities included the development of potential legislation on rail freight rates and contributions to the development of the Western Transportation Initiatives Program; management of studies of energy costs for the long-haul movement of freight from the Maritimes and of labour productivity in the bulk freight transportation industry; an analysis of regional freight services for the federal/provincial Maritime transportation planning process; setting up a major study on the infrastructure of the Canadian transportation system; and updating of the Canadian Freight Transportation System Performance and Issues publication. The directorate also contributed to departmental studies of the Great Lakes-St. Lawrence Seaway System, water transportation on the East Coast and the development of various federal/provincial accords and agreements.

In the passenger area, the directorate published and distributed research reports on multimodal passenger terminals, telecommunications and transportation and the future role of the automobile in Canada; prepared a detailed review of regional planning process; and coordinated a departmental review of a major Science Council of Canada report on intercity travel in Canada. In addition, the directorate completed a major report assessing the passenger transportation system in Canada.

Strategic Policy Directorate

Corporate Policy Branch

The Corporate Policy Branch of the Directorate completed the annual Strategic Planning Guidelines for allocation of departmental resources to 1988, as well as the Minister's Strategic Overview. In 1982-83, the branch completed a report on the role of transport Crown corporations and their relationship to national transportation policy. A study of transportation costs and revenues associated with the air, marine, road and rail modes was published, as well as the third edition of the Federal-Provincial Government Transportation Expenditures (updated to 1981-82).

The Corporate Policy Branch implemented and monitored the administered price guidelines of the government's 6&5 program in those areas of federal responsibility in the transport sector. Possible exemptions from the guidelines were analyzed to assess whether the particular circumstances justified the exemption provided for in the policy.

Transport Policy Branch

During 1982-83, the Transport Policy Branch of the directorate continued the analysis of competition and regulation in and among Canadian modes of transport, as well as an analysis of possible adjustments to those elements of the mandate of the Canadian Transport Commission (CTC) which outline its relationship to the department.

The branch finalized an interdepartmental summary report on competition and regulation in inter-city trucking, as well as a summary report detailing the overall findings of the Interdepartmental Committee on competition and Economic Regulation in Transportation. These and several of the technical reports prepared for the committee were published. In extending its work in this area, the branch monitored transportation regulatory changes in the United States and provided advice on the implications of U.S. deregulation. In addition, two in-house studies were undertaken: one, examining the role of freight forwarders in Canada; and, the second, examining the implications of U.S. deregulation on motor carrier ratemaking activities as they affect Canada.

The branch embarked on a major review of railway collective pricing provisions as sanctioned under Section 279 of the Railway Act and Section 32(2) of the Transport Act. A consultant's report was completed, and using the report as the focus for discussion, an extensive program of consultation with shippers, carriers, business organizations and provinces is continuing. Interested parties were asked to submit final position papers by September 30, 1983, as input to policy development.

An evaluation of the Transport University Programs was initiated and program adjustments that may be indicated will be reviewed in 1983-84 for possible implementation the following fiscal year. In 1982-83, 35 Transport Canada graduate student fellowships at Canadian universities were reviewed or awarded, and 17 research projects were supported at university transportation centres under the auspices of the Transport University Programs.

Energy Planning Directorate

During 1982, the world energy picture changed drastically with energy commodity prices failing to reach

levels previously forecast. Nevertheless, the possibility of supply shortages in the latter part of the 1980s could not be ignored and measures were taken to improve self-sufficiency and contingency planning for energy emergencies. As 80 per cent of transportation fuels are consumed on the highways (a provincial jurisdiction), the directorate works with the provinces through the Canadian Conference of Motor Transport Administrators on the application of the national energy allocation plan to the highway sector.

The branch launched a comprehensive study on the effect of governmental policies on energy efficiency. Its conclusions will be published by mid-1983. Other studies dealt with conservation options which remain cost-effective and with the market potential of certain alternatives to conventional petroleum fuels.

A transportation fuels symposium was held in the fall under the auspices of the Transport Canada Highway Research and Development Advisory Board. Representatives from the provinces and the transport industry studied the issues facing the users of fuels in the medium term and reached an initial consensus on priorities. These priorities were referred to the department for comment.

Economic Analysis Directorate

A report prepared by the directorate in 1982-83 forecast prices and uses of petroleum fuel in the transport sector regionally, enlarging on earlier work in the areas of modelling and analysis of energy and transport economics. Another report examined the use of fuel efficiency indicators for transport modes. The Transport Energy Information Plan was launched to improve data on energy use in transport. This plan will complement the Joint Transportation Statistics Program with Statistics Canada and will be extended to other data sources and suppliers. A report on monthly petroleum cost, price, and supply/demand issues by region has been established, providing historical data on a quarterly basis for analytical purposes. In 1983-84, the directorate will be updating its previous work on national transport energy demand and price forecasts, extending them to 1995.

Preliminary results from the directorate's Private Trucking Survey identified characteristics of private truckers. A Transportation Data Handbook providing transportation data and commonly-used indicators of a social and economic nature, was completed. The freight data base system was updated to 1981, and development of a new system begun. A data base system for retrieval of Travel Survey information was completed.

The directorate undertook detailed national and regional economic forecasting in support of new energy-related studies and its freight and passenger activities. The forecasting capability of the directorate was improved by obtaining full access to a large macro-econometric model. In conjunction with three other federal departments, the directorate is financing and overseeing the development of a medium-term, provincial econometric model.

A more efficient data collection system improved freight forecasting capability. Special reports were made available on intermodal transportation of coal and motor vehicles and parts.

The directorate completed an application of its multimodal passenger

travel forecasting model to the Québec City-Windsor corridor for VIA Rail. A similar exercise was undertaken for the Maritimes.

The directorate's annual publication, "Transport Canada Freight and Passenger Forecasts," with a circulation of more than 600, was revised.

Research and Development Directorate

Planning and Coordination Branch

The branch developed a federal strategy for research and development (R&D) in pipelines in support of the development of Canada's frontier resources. An R&D plan to improve safety in the transportation of dangerous goods also was completed. Further assessments were made of the implications of taxation regimes for cooperative federal-industry transportation research and development (TR&D) activities. These assessments were discussed widely with industry and have served to stimulate such cooperative activities.

Transportation-related energy R&D in support of the National Energy Program was materially increased. The objectives are to support technological innovation to conserve oil, to introduce substitute or alternative fuels such as propane, natural gas and methanol, and to meet requirements for transporting oil and gas from frontier areas. Funding for this energy R&D program in 1982-83 exceeded $11 million. These funds were used for R&D projects in support of regulations related to Bill C-107, (an act to regulate motor vehicle fuel economy), to develop technologies for the efficient and safe use of propane and compressed natural gas. During 1982-83, as in previous years, the program responded to the needs of industry as well as the operational requirements of the department. Where appropriate, the program was coordinated with cost-shared programs of other departments and industry.

In its coordination role, the branch emphasized two areas: the exchange of transportation technology with other countries, and the implementation of the recommendations on R&D management contained in the 1981-82 Auditor General's report. Canada has cooperation agreements for sharing R&D effort with several countries, including the United States, Japan, the Federal Republic of Germany, and France. In 1982-83, exchanges focussed on the application of alcohol fuels, coal slurry pipelines and Arctic marine technologies. In implementing the Auditor General's recommendations, the branch developed an integrated planning and control process and improved project selection criteria. These measures should improve the appropriateness, effectiveness and efficiency of TR&D performed by Transport Canada.

Transportation Development Centre

During 1982-83, the Transportation Development Centre (TDC) managed and reported on R&D projects worth approximately $12.5 million, an increase of 39 per cent over 1981-82 figures. Major projects included:

Rail Technology

TDC funding of rail freight projects increased by $2 million in 1982-83. Projects included design of a single cylinder medium speed diesel engine as a basis for future research in diesel combustion; research on advances in motive power development in applying micro processors to locomotive asynchronous traction motor control; and research on self-steering locomotive

trucks (bogies) for improved performance through curves.

TDC played a major role in setting up a project for the demonstration and evaluation of rail electrification. The project involves electrification of the 130-km Tumbler Ridge Branch Line of the British Columbia Railway which is being constructed to link a new coal mine site to the main railway line to Prince Rupert. TDC will spend $2 million over four years on technology development aspects of the project.

Operational testing of an innovative radio-linked train location, identification and control (LIC) system began in 1982 on the Squamish sub-division of BC Rail. The LIC was developed by Glenayre Electronics of Vancouver and BC Rail, with funding from TDC and the Province of British Columbia.

Marine Technology

In 1982-83, TDC spent $1.9 million on the development of Arctic marine transportation technology. A remote-sea-ice thickness sensor was developed to improve the efficiency and safety of marine transportation in ice-covered waters. Other projects included work on developing an integrated ice hazard detection/collision avoidance system for ships, and testing of a newly developed air cushion icebreaking bow (ACIB) attachment at Thunder Bay.

Work was carried out to analyze data obtained on the MV Arctic and to evaluate the vessel's ice transiting, manoeuvring, propulsive and structural performances. Data acquired during full scale tests of the icebreaker "Polar Sea" in cooperation with the USCG was analyzed and work was done on the development of ice class propellers and propulsion systems and on ice management techniques.

Other marine technology projects were wave, climate and seaworthiness studies, ports pavement durability tests, and R&D on ship simulators.

Air Transportation Technology

A long-term program to develop concepts for highly fuel efficient, small to medium size aircraft turbine engines has continued with a major Canadian manufacturer, the National Research Council and Industry, Trade and Commerce. Several of these concepts are being incorporated in new Canadian aeronautical products. In addition, a number of projects have been undertaken for the Air Administration, including tests on accident investigation techniques, safety and environmental studies, navigation equipment development and evaluations of intra-airport transportation technologies. Several long-range prospects are under study such as fibre optics applications and offshore (floating) air terminal facilities.

Road Transportation Technology

Several projects concerning pavement in cold climates and the operation of heavy highway vehicles were undertaken jointly with the Roads and Transportation Association of Canada.

The development of a weigh-in-motion truck scale by the University of Saskatchewan was successfully completed. An increased number of energy-related projects was undertaken in 1982-83, with particular emphasis on alternate fuel use and electric or hybrid propulsion for road vehicles. Other projects carried out with industry cooperation included development of high capacity buses, and studies on

intermodal terminals and road traffic control concepts.

TDC is conducting several projects with the objective of reducing or eliminating access obstacles facing handicapped or elderly travellers. Access obstacles in terminal buildings were identified and a manual of terminal design guidelines has been prepared for planners. A current study identifies and assesses the information needs of the sight and communication impaired. Other projects dealt with wheelchair forwarding, access lift systems and scheduling systems for mobility handicapped.

Various long-term technology areas were monitored including magnetic suspension systems, vehicles with low footprint pressure, innovative urban transit systems, super-conducting motors and unconventional ice-breaking techniques.

TDC contributed to several technical exhibits during 1982-83, such as Transportation Week and the first Science & Technology Salon in Montréal. TDC-funded projects resulted in 180 reports being published during the fiscal year, with more than 19 000 copies being distributed to individuals and organizations concerned.

Coordination

The Coordination Group

- coordinates and advises on departmental policy;
- coordinates the department's government, industry and international relations;
- provides a secretariat function in dealing with Cabinet and central agencies;
- provides coordination and policy advice on privacy and access to information, human rights, transportation of the handicapped and the Alaska Highway Gas Pipeline; and,
- provides national dangerous goods inspection, education and accident response functions.

Policy Advice Directorate

A federal policy statement on transportation of the handicapped, prepared by the directorate, is expected to receive Ministerial approval in the summer of 1983. The Minister's Advisory Committee on Transportation of the Handicapped continued consultations with carriers, government officials and disabled consumers on the best way to provide reasonable access.

In March, 1982, the Air Transport Committee of the Canadian Transport Commission (CTC), decided that it is discriminatory to charge full fare for a disabled traveller's attendant. In the same decision, the CTC decided that charging obese travellers an additional partial fare is also discriminatory. The Air Transport Association of Canada appealed this decision and a ruling is awaited from the CTC Review Committee.

Passage of the amendments to the Canadian Human Rights Act on March 29, 1983, expanded protection against discrimination to include mentally handicapped people and to cover access to services, facilities and premises for all disabled persons. The Bill also made provision for the development of accessibility standards for access to transportation modes under federal jurisdiction.

The Civil Aeronautics Directorate published important new guidelines for the carriage of non-ambulatory passengers on aircraft. The guidelines increased the numbers of such passengers that can be carried on all classes of aircraft through the use of combined random and planned seating. The guidelines also give recognition to the special capacities of wheelchair athletes to get off the aircraft in an emergency.

VIA has installed 21 station-based lifts at 19 stations across Canada to assist disabled persons in wheelchairs to board and deboard the train. A stair lift is in operation at Kingston railway station and is used an average of five times a day.

CN Marine upgraded its terminals and now provides a preboarding service for disabled trvellers. At least one cabin has been modifed on each overnight ferry to provide access.

The bus industry completed a study on existing or planned facilities at 92 major terminals and a working group is developing a policy on access to buses.

The Transportation Development Center completed a study on communication aids for blind and deaf travellers, a compendium on Equipment for Disabled Travellers, and studies on accessibility to paratransit systems.

The directorate assisted with preparation of the proposed Canadian Aviation Safety Board Bill and provided administrative support to the Minister's advisory committee on implementing the Dubin report. Resources were assigned to the coordination of Transport Canada's contribution to the government's regulatory reform program and to other initiatives such as the Criminal Law Review, proposed amendments to the Combines Investigation Act, and the Northern Pipeline Agency.

The directorate provided advice to the Minister in connection with 17 appeals to the minister and 12 petitions to the Governor-in-Council and coordinated the department's in-house energy conservation program and the department's responses to 24 applications to the Foreign Investment Review Agency.

A new Crown Corporation Policy Unit was established under the Policy Advice Directorate to advise the Minister in his role as shareholder for the commercially-oriented corporations -- Air Canada, Canadian National and Northern Transportation Company Ltd. The unit acts as a central coordination point within the department for relations between Transport Canada Crown corporations and government central agencies. In 1982-83, the unit assessed and processed six Crown corporation diversification proposals. A major study of alternatives to the existing NTCL service on Lake Athabasca was completed in conjunction with the Marine Administration.

Other major tasks begun in 1982-83 included work in support of the proposed participation by Air Canada in Quebecair, proposed conversion of CN's debt to equity, and a variety of tasks connected with administrative arrangements between the government and Crown corporations announced by the Prime Minister when Bill C-123 was tabled. The unit also provided broad policy input into transmittals of the corporate budgets, particularly the CN capital budget, in coordination with the Assistant Deputy Minister Finance and administration staff.

Departmental Secretariat

The Departmental Secretariat's project to produce selected Transport Canada statutes and associated regulations on microfiche grew during the year. Microfiche, which is inexpensive to produce and easy to store, retrieve and amend, is an economical and efficient way to handle the department's numerous and frequently amended regulations. To complement the completed microfiche consolidations for the Canada Shipping Act and the Pilotage Act, the Arctic Waters Pollution Prevention Act, Navigable Waters Protection Act, St. Lawrence Seaway Act, and the SLSA handbook were added to the system. The system was introduced in Air and Surface Administrations with the completion of consolidations of the

Aeronautics Act and regulations, the Motor Vehicle Safety Act and regulations and the Motor Vehicle Tire Safety Act and regulations. The number of departmental and private sector users of the consolidated regulatory material increased from less than 400 to almost 1100 by the end of the fiscal year.

During the year, the Parliamentary Unit coordinated the submission to the Privy Council Office of almost 500 regulations and other statutory instruments, and dealt with 560 written questions and motions for the production of papers to the government, more than 300 House of Commons and Senate oral questions, and 57 Late Shows - one of the highest volumes for any government department. The Secretariat provided support to Parliamentary Committees of both the Commons and the Senate in their studies of various transportation issues, including the reduction in rail passenger service and the Northern Pipeline, as well as the review of main and supplementary estimates and annual reports.

The Departmental Secretariat, whose director is the designated Privacy Coordinator under the Canadian Human Rights Act, dealt with 30 requests relating to personal files. The response to complaints of discrimination made against the department under Part 1 of the Act also was coordinated by the Secretariat, with a total of 14 cases being settled or still under investigation.

The Secretariat represents the department on an Interdepartmental Advisory Committee which prepared regulations and administrative policies related to the new legislation dealing with access to information and privacy and has been responsible for coordinating departmental implementation of the recommendations of the Task Force on Service to the Public.

In November 1982, the Executive Correspondence unit completed its first year of operation. During the fiscal year 1982-83, the unit processed 11 100 letters for the Minister and his staff. This total includes letters received as a result of two write-in campaigns dealing with the VIA Rail cutbacks and the proposed changes to the Crow Rate. In addition, the unit handled and processed replies to 20 500 form letters about the Crow Rate. A post-implementation review of the computerized control and tracking system was completed and, as a result, various improvements were made to the operating system and the computer reports.

Government Industry and International Relations Directorate

Government Relations Branch

During the year, the Government Relations Branch met with the Atlantic, Ontario, Yukon and N.W.T. governments on transportation-related issues including ports policy, ferry services, rail passenger services and air services questions.

The branch organized briefing sessions for provincial governments on the Western Transportation Initiative and surveyed provincial government reactions to the federal proposals. In addition, the branch responded to the particular concerns raised in Québec about the initiative.

Government Relations coordinated planning for participation of Transport Canada in EXPO 86, the transportation and communications exposition to be held in Vancouver in 1986; and for the reallocation in Eastern Québec of funds resulting from a reduction in the

intraregional subsidy provided by the Atlantic Region Freight Assistance Act. The latter plan covers the period 1983-88 and includes air and marine port facilities. The branch also participated in federal-provincial committees involved in joint planning projects in Newfoundland and the Maritimes.

The branch was active in preparatory work for the Great Lakes - Seaway Symposium held in Québec in June, 1982. Provincial activities related to this "colloque" were closely followed and issues were analysed for their impact in federal-provincial relations.

The branch provided the departmental representative to the board of directors for the Northern Transportation conference held in Whitehorse in October. This conference, co-sponsored by the Department of Indian and Northern Affairs, Transport Canada and the two Territorial Governments, was attended by 200 participants; the agenda included all modes of transportation. The branch participated in native claim negotiations during the latter six months of the year.

Finally, the branch supported the government objective of increased regional sensitivity by arranging briefings for the newly-appointed Federal Economic Development Coordinators (FEDCs) and by coordinating the department's contribution to the planning undertaken by the FEDCs in each province.

International Relations Branch

The International Relations Branch monitored, reported on and advised Transport Canada senior management on the department's international activity. In consultation with the Department of External Affairs, the branch coordinated government participation in the International Maritime Organization (IMO) and the Economic Commission for Europe (ECE) Inland Transport Committee and its subordinate bodies. It represented the government in multilateral negotiations on proposed amendments to the International Convention for Safe Containers in IMO.

The branch assisted in Canada-U.S. transborder negotiations. Principal international matters dealt with included implementation requirements for the GATT Agreement on Technical Barriers to Trade; transport aspects of Canadian foreign and trade policy; advanced planning for the 1983 Edmonton Student Games (Universiade); and, federal government transportation requirements related to the 1988 Calgary Winter Olympics.

The branch coordinated the visit to Ottawa of the French Minister of Transport and some of his officials. As a result of this visit, there have been increased contacts between officials of the two departments.

The branch conducted a synthesis of current studies on the UN Convention on International Multimodal Transport of Goods and began a comprehensive assessment of the convention and associated agreements for discussion with provincial governments and the private sector.

Industry Relations Branch

During the year, business and industry were obliged to search for cost reductions in every aspect of their enterprises, and the Industry Relations Branch dealt with many inquiries about cost reductions associated with federal regulation and taxation. Deregulation

of the transportation industry in the United States created major problems for Canadian carriers of every mode, which resulted in discussions with the Industry Relations Branch involving both federal and provincial regulations.

With the assistance of railways and shippers, the branch prepared the response to the transportation aspects of the U.S. Commerce Department's questions relating to a heavy import duty on Canadian lumber.

With respect to the "Crow Rate" and Railway Capacity project, the branch continued to discuss the issues with industry groups. As well, the subjects of reparations, rail rate appeals and the question of an international body to review problems of cross border traffic with the U.S.A. have been the subject of ongoing discussions with industry groups.

The branch brought representatives of U.S. business and the Mirabel Task Force together for the purpose of increasing cargo through-put at Mirabel.

Detailed discussions with carriers and shippers took place in an effort to clarify industry problems with the proposed regulations for the carriage of dangerous goods.

In the interdepartmental sphere, the branch represented the department on committees dealing with matters affecting the purity and adequacy of water resources in Canada, the forest and construction industries, and megaprojects, mainly in the energy field. The branch played a major role in the redirection and guidance of Costpro, the joint government-industry organization established to simplify documentation required for international business and trade. Progress was made in reaching the Minister's objective of making Costpro a self-sustaining private organization by 1984.

Transportation of Dangerous Goods Directorate

The Transportation of Dangerous Goods Directorate published Unit I of the regulations in the Canada Gazette on June 19, 1982. This unit of the regulations deals with: classification of dangerous goods; exemptions from the regulations; documentation required in the shipment of dangerous goods; and, safety markings, including labels and placards. Other portions of the regulations were submitted for review by the Department of Justice.

Negotiations continued with the provincial governments to determine the degree to which each province can undertake a direct role in implementing a federal-provincial program for the transport of dangerous goods. Memoranda of Understanding for the involvement of other federal departments in the program were being prepared and one, with the Canadian Transport Commission, was signed.

A pilot program for the training of federal inspectors was presented to interested agencies. Training programs for emergency response continued to be carried out in conjunction with Emergency Planning Canada. With respect to remedial measures, the government signed a contract with the Propane Gas Association to provide on-scene expertise and advice following a dangerous goods incident.

The directorate also released two reports on dangerous goods transportation by rail and for-hire motor carrier in Canada.

CANUTEC, the Information and Emergency Centre, received 164 emergency calls and 3220 calls requesting information. Since it started operation in July, 1979, the Emergency Centre has received a total of 674 emergency calls, of which 409 were transport related.

The directorate, in cooperation with the Canadian Coast Guard and International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA) Canada, hosted the VIIth International Symposium on the Transportation of Dangerous Goods by Sea and Inland Waterways, held in Vancouver, September, 1982.

Review

The Review Group:

- audits internal management policies, practices and controls;
- evaluates the effectiveness of departmental programs;
- makes recommendations for improvements.

The Review Group's regional audit offices in Vancouver and Dartmouth were closed in 1982 as part of a major reorganization designed to make better use of resources and improve the management of internal audit operations.

The Policy, Planning, Methodology and Control Branch issued new policies, and procedures to standardize internal audit activities. The branch also produced an internal audit manual.

A major project was begun in 1982 to review the existing structure of manageable audit units as the basis for developing a five-year internal comprehensive audit plan.

The Internal Audit Branch conducted eight comprehensive audits in 1982-83. These included audits at the Canadian Air Transportation Ontario regional office, Toronto International Airport, the Canadian Marine Transportation Administration's Central and Laurentian regional offices, the Canadian Coast Guard College, Sydney, N.S., the Departmental Security Directorate, the Departmental General Counsel, and on the Departmental Organization and Compensation activities. Greater emphasis was placed on electronic data processing (EDP) audits. Internal audits were conducted on the Licensing and Medical Certification System, the System for Magnetic Tape Exchange, and the Airport Maintenance Management System. The Service Contract Administration in headquarters was also audited in 1982-83.

The branch completed an on-site follow-up to the Auditor General's 1979 study of the department's Telecommunications Services.

The Program Evaluation Branch completed evaluation assessments and studies on airport and aviation support services provided outside the department, as well as on water transportation, marine aids to navigation and a variety of special studies.

The Review Group coordinated the implementation of the Accountability Improvements in Management (AIM) Action Plan. The group monitors the AIM projects to ensure that project milestones are met and benefits achieved. The group also coordinates the monitoring and analysis of overtime expenditures in Transport and makes recommendations to reduce overtime costs.

An updated departmental policy on performance measurement was developed

and circulated in 1982-83. Under the new policy, performance measurement data will be used for reporting departmental results.

The group served as the focal point for the Auditor General's comprehensive audits of the Surface and Marine Programs.

Personnel

Personnel administers all employee-related programs including:

- staffing and classification
- human resource planning
- special employment programs
- official languages
- counselling
- the personnel management information system
- staff relations
- training

Human Resource Planning

The Human Resources Strategies Task Force established to identify and analyse major human resource issues affecting both public and private sectors of transportation over the next decade issued its report. One of its most important recommendations deals with the need for communication and cooperation between government and industry to develop mechanisms for generating timely and reliable labour market information. Other recommendations focussed on training requirements and priorities for a variety of key occupations associated with the three transportation modes.

In 1982-83 the integration of human resources planning with multi-year operational planning was initiated. Major studies are currently being undertaken within the Canadian Marine Transportation Administration (Coast Guard), and the Canadian Air Transportation Administration.

Studies have been conducted to examine the problems relating to several occupational groups, using a model developed by the department to permit the forecasting of demand and supply of human resources in these groups.

Special Employment Programs

Recruitment of the disabled increased in the regions and $7,300 was spent on specialized technical aids for disabled employees. A concerted effort was made to improve contacts with indigenous communities and their leaders throughout the country. Programs to retrain Inuit as Coast Guard ship's crew continued and a special recruitment project for non-career oriented summer employment was undertaken with indigenous students. The equal opportunities for women program focussed on encouraging more women to consider careers in the non-traditional occupations in the scientific and technical areas.

Official Languages

In an effort to improve management of the Official Languages Program, a document was developed to help identify problem areas and find appropriate cor-

rective measures. The revised Departmental Policy on Official Languages was published and an information booklet on employees' rights and obligations was distributed to all employees in the National Capital Region (NCR) and in bilingual regions. A national conference was held in Cornwall which provided impetus to the official languages program in all regions across Canada. Efforts to achieve more equitable representation focussed on the intermediate management level in the NCR as well as on target groups in the technical scientific and professional categories.

Counselling, Testing and Research

1982-83 was a year of transition for the Counselling Services Program as testing services and personnel research activities were added to the division's traditional role.

Responding to the needs of its clients in tough economic times, the counselling unit introduced a seminar on managing stress. Efforts also were made to help improve productivity by introducing an absenteeism seminar in which the major causes were explored. Conscious of the impact of technological change, the counselling unit also piloted a workshop for managers on "understanding and managing change," in which the various behavioral aspects of change are discussed along with strategies to be considered when implementing change.

Personnel Management Information System (PMIS)

Major improvements to the department's personnel management system continued. An automated personnel pay and leave system was developed and its implementation will coincide with the introduction of the new departmental distributed data network in October 1983. Work continues on enlarging the automated personnel pay and leave system to include all aspects of personnel administration.

Staff Relations

Officers from the Staff Relations Directorate took part in negotiations for the Radio Operations and Aircraft Operations occupational groups, working under the restrictions imposed by the Public Sector Compensation Restraint Act. These negotiations began in November 1982, and are continuing. The Air Traffic Control group collective agreement was signed in May 1982 after protracted bargaining.

There were 1025 final level grievances processed and 290 references to adjudication. The principal areas of grievances related to the 6 and 5 legislation and, more specifically, to hours of work and overtime, and disciplinary action for illegal work stoppages by air traffic controllers.

Staff Relations training for managers was again a major activity throughout the year. An occupational health and safety policy also was developed in 1982 to provide direction to all departmental personnel concerning their responsibilities for matters of health and safety at the workplace.

Training

Various construction projects at the Canadian Coast Guard College progressed as planned in 1982-83. The physical training facilities are 75 per cent complete. The machine shop, boathouse and security lodge have received Treasury Board approval and construction is due to start in 1984.

An agreement was signed between Georgian College in Barrie, Ontario and Transport Canada for a cooperative type preparatory course in air traffic control. A segment of the basic air traffic control training delivered at Transport Canada Training Institute in Cornwall is now given in Barrie. An equivalent agreement will be signed shortly with the CEGEP in St-Jean, Québec.

In addition to the five-year Caribbean program launched in 1981-82 to train ship's officers in the operation and maintenance of small patrol crafts, a contract coordinated by the Canadian Commercial Corporation has been signed by Saudi Arabia to provide basic air traffic control instruction to 25 students. The department is receiving an increasing volume of requests to conduct various training programs on behalf of other countries.

In response to recent Central Agency directives, the Training Directorate began to establish a comprehensive training evaluation and review system within the department. Six evaluation projects were conducted in 1982-83. The goal is to develop a capability for systematically evaluating all training programs on a cyclical basis.

Other Activities

Last year the Public Service Commission increased Transport Canada's delegation of staffing authority for all occupational groups and levels except for those in the management and executive categories.

The department took steps to improve communications with the executive and senior management groups by means of a quarterly newsletter, covers personnel topics of concern to the members of the management category such deployment, home sale assistance, official languages, 6 and 5, and a synopsis of current personnel policies.

In view of concern expressed by Transport Canada management and the Auditor General on the management of overtime, a Deputy Minister circular was issued outlining departmental policy and procedures for the use and reporting of overtime. The role of the manager in the administration of sick leave was clarified by guidelines issued in a Personnel Bulletin.

In the classification standards area, approximately 1400 Radio Operator positions were re-evaluated following the development of an updated Standard; the evaluation plan for Ship's Officers underwent examination with a view to making it more compatible with management initiatives in the Coast Guard; and, a revised draft standard was produced for the Aircraft Operations Group.

TABLE 1

Transport Canada Person-Years

	80/81[1]	81/82[1]	82/83[1]	83/84[2]	84/85[2]
Headquarters	1,394	1,629	1,767	1,737	1,825
Surface	294	293	306	300	306
Marine	6,297	6,353	6,551	6,688	7,106
Air	12,359	12,740	13,011	13,036	14,178
TOTAL	20,344	21,014	21,635	21,761	23,415

[1] Utilized
[2] Authorized

TABLE 2

Transport Canada - Current Strength by Administration and by Occupational Groups

CATEGORY	AIR	MARINE	SURFACE	DEPT. ADMIN.	TOTAL DEPT.
Executive (EX) (SM)	110	59	29	55	253
Scientific & Professional					
Economists (ES)	29	12	22	43	106
Engineers (EN)	436	111	40	22	609
Others	45	3	4	42	94
Administrative Services					
Admin Svcs (AS)	435	218	24	234	911
Personnel (PE)	81	53	-	95	229
Program Admin (PM)	557	103	35	39	734
Others	186	96	11	265	558
Technical					
Aircraft OPs (AO)	525	-	-	1	526
Air Traffic Control (AI)	2,322	-	-	55	2,377
Electronics Tech. (EL)	1,319	335	5	79	1,738
Radio Ops (RO)	990	277	-	18	1,285
Ships Officers (SO)	-	901	-	34	935
Technical Insp. (TI)	163	265	30	-	458
Others	854	527	24	66	1,471
Admin Support					
Clerk (CR)	1,422	615	32	422	2,491
Secretarial (ST)	460	259	47	175	941
Others	138	53	1	74	266
Operational					
Firefighter (FR)	702	-	-	-	702
General Labour & Trade (GL)	2,199	637	6	28	2,870
General Services (GS)	140	76	5	33	254
Lightkeepers (LI)	-	439	-	-	439
Ships Crew (SC)	-	1,631	-	2	1,633
Heating, Power & Stationary Opns (HP)	117	22	-	-	139
GRAND TOTAL	13,230	6,692	315	1,782	22,019

Source: PMIS March, 31, 1983

Finance

Finance is responsible for:

- financial administration;
- management systems;
- materiel and contracting services;
- administrative services (including accommodations, Transport Canada library and information centre, and the central publishing unit; and,
- communications and informatics.

The Administrative Services Branch achieved significant economies in publishing, printing, photocopying and courier services. The Transport Canada Library continued to upgrade services, particularly through the national library network which links the regional and headquarters' libraries to the Canada Institute for Scientific and Technical Information and international data bases.

The branch participated with the Departmental Secretariat in the production in microfiche form of several Acts and related regulations.

A major effort was made to improve employees' awareness of fire safety and Transport Canada placed second in the Dominion Fire Commissioner's 1982 national competition of fire safety procedures.

The Communications and Informatics Branch plays a prominent role in adapting rapidly changing computer technology to Transport Canada's needs. A new computer network will serve 12 regional offices and three remote sites with a total of 475 terminals clustered at 78 locations within the department. Implementation of the system is expected to begin in July 1983.

The branch participates in the design of a number of large, national systems and manages and maintains systems for approximately 700 clients using the main computer in Ottawa, as well as several outside service sources.

New projects are under way to further develop the electronic data processing (EDP) network to facilitate word processing, facsimile transmission, electronic message systems and teleconferencing.

The Financial Administration Branch introduced the Standardized Code of Accounts, a national accounts receivable system and magnetic tape exchange.

The Management Systems Branch undertook a total of 188 projects in 1982-83 and 99 projects were completed in this same period. the projects covered office automation, organizatiion analysis, management counselling and systems development.

A Management Systems Planning Division was launched and a strategic systems planning methodology and a pro-

ject planning and control system was implemented.

1982 was a year of transition and growth in Materiel and Contracting Services. Major efforts were made to develop and introduce computerized information systems to manage departmental materiel assets, stocked item inventories and the procurement of contracting functions.

Development of the TC Materiel Management System proceeded; the functional specifications for all subsystems were completed and the cataloguing sub-system was implemented. Substantial progress was made in design and programming of the materiel forecasting and stores inventory control sub-systems.

The Materiel Assets Record System (MARS) was introduced across the country, listing 276 000 items valued at $124.5 million.

Telecom assets, vehicles and mobile equipment assets are recorded under separate systems which now include 74 000 items valued at $346.8 million.

The Stores Revolving Fund now holds 85 000 items of stocked inventories in 20 depots across Canada with an aggregate value of $35 million.

Expenditures increased to $2,354 million in 1982-83 from a 1981-82 level of $1,850 million. Requirements of the departmental programs increased by $345 million to $1,440 million and payments to Crown corporations rose by $159 million to a total of $914 million.

The gross increase in departmental program requirements amounted to $368 million. A decrease of $15 million was registered for capital spending while grants and contributions increased by $245 million. Higher personnel costs accounted for the major portion of the $138 million increase in operating costs.

The increase in payments to Crown corporations resulted mostly from higher requirements of VIA Rail ($63 million) for operating costs of $15 million, increased capital outlays of $42 million and increased labour assistance costs of $6 million; and National Harbours Board ($31 million) for capital projects in Prince Rupert.

Air (Budgetary)

Gross expenditures increased from $596 million to $680 million. This represents an increase of 14 per cent. Revenues increased at a lesser rate (10 per cent) and were $235 million for 1982-83 compared to $213 million for 1981-82. The 1982-83 net cash requirement was $445 million and exceeded the requirement of the previous year by $62 million (as compared to $70 million last year). The main reasons for the increased expenditures were a 20 per cent increase in salary and wage costs, a six per cent increase in goods and services costs and a 32 per cent increase in grants and contributions spending. The gross expenditures broke down into $556 million for operating costs, $25 million for grants and contributions and $99 million for capital expenditures.

Higher personnel costs accounted for the major portion of the $78 million increase in operating costs as pay and benefits rose about $69 million, mainly due to rate increases and retroactive salary increases applicable to previous years' salaries. Other operating costs increased by only $9 million as compared to a $25 million increase the previous year. The smaller increase in 1982-83 can be largely attributed to CATA management support of the Government's Economic Restraint Programs. The greatest increases were incurred in the areas of professional and special services ($5 million) - transportation and communications ($3 million) - and utilities, materials and supplies ($3 million). The additional expenditures were mainly caused by price increases because the levels of inventories were reduced and non-essential travel and services were eliminated in the spirit of the restraint program.

Grants and contributions were $25 million as compared to $19 million in 1981-82. Capital contributions in 1982-83 were $7 million for projects at Davis Inlet, Churchill Falls, and Postville, Labrador; Port Hawkesbury, Digby, and Margaree, Nova Scotia;

Pokemouche, New Brunswick; Chibougamau, Roberval, Trois Rivières, and Maniwaki, Québec; Brandon and Norway House, Manitoba; Gravelbourg, Saskatchewan; and Merritt, British Columbia.

Capital contributions in support of the Special Employment Initiatives Program were $1 million for projects at Chetwynd, Elk River Valley, Humboldt, Ste. Anne-des-Monts, Mascouche, Alma and St. Georges-de-Beauce.

Other changes in contributions were: $3.4 million increase in subsidies for the operation of municipal and other airports, air navigational and airways facilities, operation of Toronto Island Airport, prairie service subsidy to Perimeter Airlines, subsidy to Québec Aviation, a grant to the Air Cadet League, and a subsidy to Collège St. Jean-sur-le-Richelieu for the training of air traffic controllers.

Capital investment increased by less than half a million dollars. Some of the projects which had significant spending in 1982-83 were: Chevery - pave runway, apron and taxiway ($2 million); Havre St. Pierre - construct new airport ($1.6 million); Bagotville - enlarge air terminal building ($1.3 million); Hamilton - airport expansion ($2.5 million); Kapuskasing - extend runway ($1.1 million); Timmins - install ILS on runway ($1 million); Baker Lake - air terminal operations building ($1.4 million); Lynn Lake - overlay runway ($1.1 million); Kelowna - extend air terminal building and parking ($1.8 million); purchase emergency service vehicles ($4 million); Joint Enroute Terminal System ($1.1 million); Edmonton - purchase flight operations hangar ($1 million); Radar Modernization Program ($1.1 million); Tube Type ILS Replacement Program ($2.1 million); and National Flight Data Processing Equipment ($1.2 million).

Revenues and Recoveries increased by $22 million. The settlement of the court case with four airlines resulted in payment of fees in arrears for the North Atlantic Enroute Fee, the Polar Fee and the Air Ground Telecommunications Fee in the amount of $10.3 million. The receipt of this amount of revenue offset by decreases in other areas represented an increase of $8.5 million over last year (40 per cent). Recoveries were up by $10 million with the largest increase attributable to recoveries from self-supporting airports. Collections of the air transportation tax ($53 million versus $51 million last year) account for 10 per cent of the growth. Rentals of land, office space, shop space and fuel tanks and pipelines account for the remaining increase in revenues.

Self-Supporting Airports

Total expenditures for the 23 self-supporting airports were $382 million, representing an increase of $18 million over 1981-82 expenditures. Revenues increased to $373 million from 1981-82 collections of $357 million. On a net basis, the cash requirements for the airports' operations and capital investment exceeded revenues by $9 million. This excess requirement will be drawn from the surplus generated from previous year's operations ($11 million commencing 1982-83).

Operating expenditures increased by $18 million, rising to $310 million. Higher personnel costs, due entirely to contract settlements, accounted for $6 million of the increase. An increase of only $2 million in other direct operating costs is primarily due to the effects of CATA managers'

support of the government's economic restraint program. Price increases for security (RCMP) were responsible for a $4 million increase in spending. Spending on material and supplies (inventories were decreased), transportation and communication, and professional and special services were lower than the previous year as a result of the restraint program. Overhead costs charged by the budgetary program were $124 million as compared to $113 million during the previous year. Grants in lieu of taxes were $.5 million lower than the previous year.

Capital investment decreased by $1 million to $72 million in 1982-83. The construction program activity remained at the same level as the previous year but significant progress was made in the major projects. Projects with significant expenditures were: Gander - expand and modify air terminal building ($1.7 million); Halifax - new taxiway ($4.2 million); St. John's - airport development including terminal building modifications ($1.5 million); Montréal - Dorval - resurface runway ($2 million); Québec - expand air terminal building and apron ($2.2 million); Ottawa - improvements to emergency power system ($1.2 million) and strengthen runway ($2.2 million); Toronto - Terminal I, Phase I modifications ($10.4 million); Regina - expand air terminal building ($1 million); Winnipeg - aircraft parking ($1.9 million); Edmonton - overlay runway ($2.5 million) and air terminal building expansion ($4.8 million); and purchase of emergency services vehicles ($2.3 million).

Revenue increases amounted to $16 million or four per cent over 1981-82. This was the lowest increase in several years and reflected the downturn in the economic climate. Increased receipts from the Air Transportation tax amounted to $8 million. Other significant increases in revenue received were: landing fees ($3 million), general terminal fees ($4 million) and rentals ($1 million).

Marine

Gross expenditures of the departmental program totalled $427 million in 1982-83, compared with actual expenditures of $400 million in 1981-82. Operating expenditures of $356 million represented an increase of $43 million over 1981-82 actual operating expenditures while the capital expenditures of $70 million were lower than actual 1981-82 capital expenditures by $17.5 million. Revenues declined from $12 million to $8 million in 1982-83 leaving a net funding requirement for the departmental program of $419 million.

Payments to Crown corporations and other subsidies increased from $54 million in 1981-82 to $72 million in 1982-83. The increased payments were mainly to Canada Ports Corporation for capital projects in Prince Rupert involving a grain terminal and a coal terminal at Ridley Island. There was also an increase of $14 million in loan funding to Canada Ports Corporation related to a capital project in Saint John, N.B., involving a bulk potash terminal.

Operating expenditures rose 14 per cent to a 1982-83 level of $357 million. Higher personnel costs accounted for 60 per cent of the increase of $43 million as pay and benefits rose $26 million, mainly due to rate increases in collective agreements and an increase of $2.6 million in the contribution to employee benefits plan. Additional expenditures occurred in the following areas:

- ship refit $4.1 M
- Arctic R&D 3.2 M
- 3rd "R" class icebreaker 2.2 M
- helicopter services 2.1 M
- search and rescue 1.1 M
- ice reconnaissance .6 M
- Arctic resupply .3 M

Some savings in operating costs were generated by the termination of the weathership services amounting to $4 million. Alternatively, the discontinuance of weathership operations caused a decline in revenue of $4 million due to the loss of recovery from Environment Canada. A reduction in person years imposed by Treasury Board limited the expansion of the work force to approximately two per cent (170 P/Ys) to cover increased workload and new initiatives.

Capital expenditures decreased to $70 million in 1982-83 from actual expenditures of $87.5 million in 1981-82. About 24 per cent of the 1982-83 expenditures were for fleet investment of which the major ongoing projects were:

- construction of the third "R" class icebreaker $5.9 M
- construction of seven search and rescue vessels 1.9 M
- major refit to Tupper 2.6 M
- repair of fire damage to Louis St. Laurent 2.3 M

Other projects requiring significant funding were:

- the installation of a Loran-C range navigation system on the East Coast $6.7 M
- acquisition of electronic sweeping equipment .4 M
- provision of equipment for national marine testing and training program 2.2 M
- extension of a very high frequency radio chain on the West Coast 3.0 M
- improved navigational aids at Miramichi 1.9 M
- construction of helicopter hangar at Shearwater 1.4 M
- replacement of two helicopters destroyed by fire 2.2 M
- replacement of the wharf at Bella Coola .7 M
- alterations and additions to existing vessels 1.8 M

Surface

Total expenditures by the Surface Administration came to $1,293 million in 1982-83, an increase of $392 million over the $931 million spent in the preceding year. Increased grants and contributions and payments to Crown corporations were responsible for most of the additional expenditures. Grants and contributions rose from $193 million in 1981-82 to $443 million. Payments to VIA Rail increased from $541 million to $604 million; subsidy and capital investment payments to CNR and CN Marine Inc. for the east coast ferry services rose from $150 million to $200 million; payments to CNR and CN Marine Inc. for railway operations and a labour assistance program in New-

foundland went up from $13 million to $22 million. Operating expenditures ($20 million) and capital outlays ($2 million) were at the same level as the previous year. The capital expenditures reflect the commencement of construction of the $1.5 million potato loading facility program in Prince Edward Island.

Decreases in grants and contributions reflect the completion in 1981-82 of Phase I of the highway improvement program in the Atlantic Provinces ($8 million); the payment in 1981-82 of two one-time grants to the Province of Newfoundland in lieu of continuing a capital construction program and in respect of a causeway between Greenspond and Shambler's Cove ($5 million); the reduction in the second of two grants to Newfoundland Steamships Limited in lieu of subsidizing a water service between Montréal, Québec and the Newfoundland ports of Corner Brook and St. John's ($1 million); reduced contributions for ferry and coastal passenger and freight services due primarily to the buy-out grant to NSL ($2 million); and decreased contributions for intercity bus services in the Atlantic Provinces ($2 million).

Increases came from the initial payments to railway companies for revenue losses incurred during the 1982-83 crop year ($130 million); a new contribution to the Canadian Wheat Board for the purchase of 1380 grain hopper cars ($81 million); payment to the CWB for the leasing of grain hopper cars ($6 million); contributions to CN and CP for the rehabilitation of Prairie branch railway lines ($8 million); a contribution program for highway development initiatives in the Provinces of British Columbia, Québec and New Brunswick transferred from the now reorganized Department of Regional Economic Expansion ($13 million); contributions for Phase II of the primary highway strengthening and improvement programs in the Atlantic Provinces ($26 million); grants to the Provinces of British Columbia, Newfoundland and Québec for ferry services ($2 million); and payments under the Urban Transportation Assistance Program and the Railway Relocation and Crossing Act ($2 million). The statutory payment, in the form of a contribution, to CNR in respect of the termination of tolls on Victoria Bridge in Montréal remained at $2 million.

The $63 million increase in payments to VIA Rail reflects higher operation costs of $15 million, increased capital outlays of $42 million and increased labour assistance costs of $6 million.

Payments of $21 million were made to CNR for the third year of the railway testing and evaluation program in Newfoundland. The second year of payments to CNR and CN Marine Inc. for the labour assistance program amounted to $1 million. Subsidy payments to CN Marine for east coast ferry operation rose by $10 million and the purchase of CNR stock to assist CN Marine in carrying out its capital program increased by $40 million.

Payments to the Northern Transportation Company Limited for assisting in the Keewatin resupply operation amounted to $1 million. A small payment was also made in respect of the suspension of the Great Bear Lake service from 1979 to 1980.

Revenue credited to the Consolidated Revenue Fund amounted to $82 million compared with $96 million in 1981-82. The main reason for the decrease was the fact that no dividends

were received from Air Canada; $13 million was received in 1981-82. The revenue collected on behalf of Surface Administration is primarily return on investment in CNR and Air Canada.

Financial Summary

Comparative statement of revenues, expenditures, loans and investments for the fiscal year ended March 31, 1983 and 1982 (in millions of dollars).

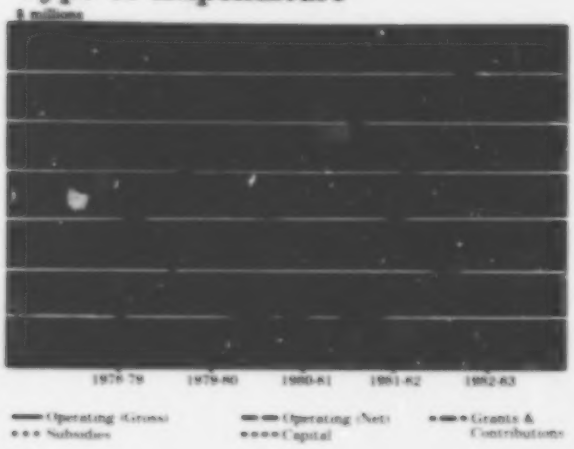
Departmental Programs	**1982-1983**	**1981-1982**
Operating Expenditures and Grants and Contributions		
Departmental Administration	115.3	104.5[1]
Marine Transportation	356.6	313.0
Air Transportation	767.4	676.6
Surface Transportation	463.4	225.3[2]
	1,702.7	1,319.4
Capital Expenditures		
Departmental Administration	7.3	4.6
Marine Transportation	70.0	87.5
Air Transportation	170.8	171.1
Surface Transportation	2.0	1.7
	250.1	264.9
Gross Budgetary Expenditures	1,952.8	1,584.3
Revenues		
Departmental Administration	20.4	20.2[1]
Marine Transportation	8.1	12.0
Air Transportation	484.2	457.4
	512.7	489.6
Net Requirement of Departmental Programs	1,440.1	1,094.7
Crown Corporations and Other Subsidies		
Canarctic Shipping Co. Ltd.	3.2	4.7
Hamilton Harbour Commission	0.6	0.3
Jacques Cartier & Champlain Bridges Inc.	4.2	2.6
Great Lakes Pilotage Authority Ltd.	-	0.6
Nanaimo Harbour Commission	0.3	5.5
National Harbours Board	63.5	35.9
Air Canada	-	-
CN Marine Inc. & Canadian National Railway Company	174.8	156.2
VIA Rail Canada Inc.	603.9	540.6
Northern Transportation Company Ltd.	1.1	0.6
Atlantic Pilotage Authority	0.6	-
	852.2	747.6
Loans and Investments		
Hamilton Harbour Commission	-	-
National Harbours Board	-	.5
CNR Stock (ferry & coastal services)	47.4	6.9
Canada Ports Corporation	14.5	-
	61.9	7.4
Total	2,354.2	1,849.7

Notes: The revenues and expenditures of the Air Budgetary Program and Airports Revolving Fund are shown in consolidated form and after elimination of internal charges priced at $123.9 million.

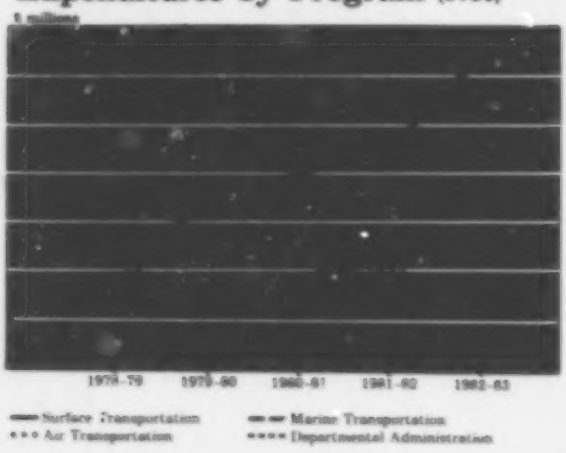
1) Amended to reflect expenditures and revenue of the Stores Revolving Fund which were not included in the 81-82 Annual Report.

2) Reflects transfer of responsibilities from DREE as authorized by Appropriation Act No. 4 Supplementary Estimates "B" 1982-83.

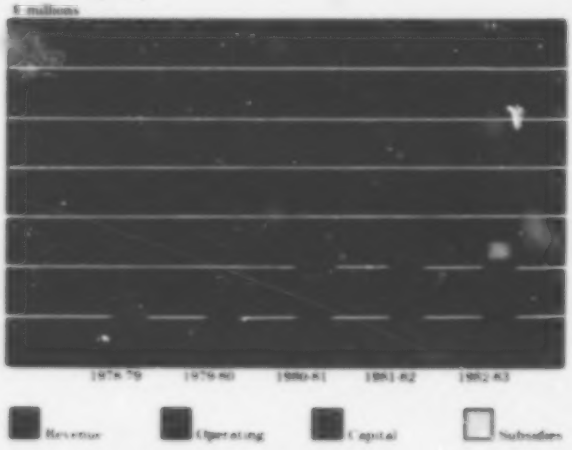
Type of Expenditure



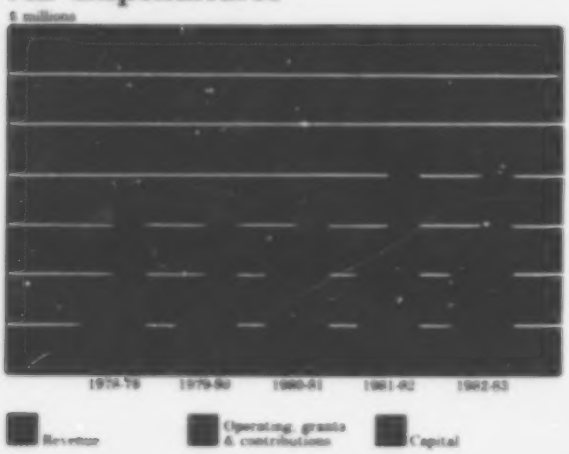
Expenditures by Program (Net)



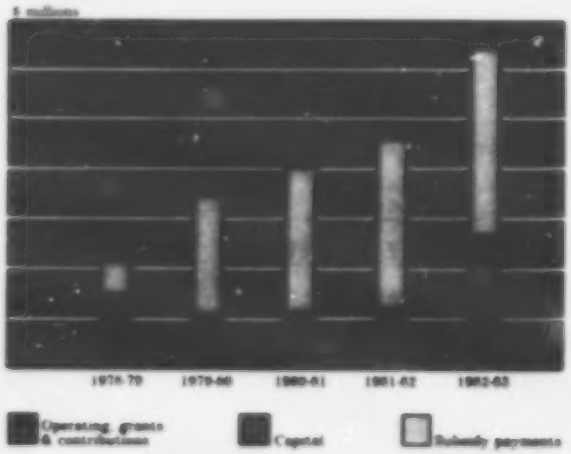
Marine Expenditures (Including Subsidies)



Air Expenditures



Surface Expenditures (Including Subsidies)



© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1984

TP 510

Nº de cat. L 31-54/1984

ISBN 0-662-53098-5

Ministre
Transports Canada

Minister
Transport Canada

Place de Ville
Ottawa
K1A 0N5

Rapport annuel
Ministère des Transports
Année financière terminée le 31 mars 1983
Présenté conformément aux dispositions de la
Loi sur le ministère des Transports.

À son Excellence, la très honorable Jeanne Sauvé,
P.C., C.C., C.M.M., C.D.
Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

Plaise à Votre Excellence,

Le soussigné a l'honneur de présenter le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année financière close le 31 mars 1983.

Le ministre des Transports,

Lloyd Axworthy

Lloyd Axworthy

Canada

Table des matières

Faits marquants de 1982-1983

Les trois grands secteurs d'activité

Transport aérien 1

Transport maritime 18

Transports de surface 41

Planification, coordination et revue

Planification stratégique 53

Coordination 60

Revue 66

Services centraux

Personnel 68

Finances 73

Examen financier 75

Les faits marquants de 1982-1983

En 1982-1983, le gouvernement du Canada a imposé des mesures de restrictions pour le moins sévères, dont le Programme des 6 et 5 %. Or, les besoins en ressources de Transports Canada n'ont pas cessé de croître pour autant, ce qui n'a pas empêché le Ministère de franchir des étapes importantes dans la réalisation de grands travaux et d'accomplir des progrès considérables dans divers autres secteurs.

La question de l'heure aura sans contredit été le projet d'amélioration du transport dans l'Ouest, qui visait entre autres la modification du tarif réglementaire du Nid-de-Corbeau exigé depuis longtemps pour le transport du grain de l'Ouest. Les consultations touchant le tarif du Nid-de-Corbeau ont gravité autour des recommandations du rapport Gilson, publié en juin, et se sont poursuivies tout au long de l'année, les groupes d'intérêt tentant de concilier facteurs économiques, motifs historiques et autres considérations.

Annoncé en février, le projet d'amélioration du transport dans l'Ouest proposait le remplacement du tarif fixe du Nid-de-Corbeau par un nouveau mode de paiement pour le transport du grain, soit le versement annuel réglementaire d'une indemnité de $651.6 millions, le partage entre le gouvernement et les producteurs des futures augmentations de coût du transport du grain et la mise en oeuvre progressive d'un système de paiements aux chemins de fer et aux producteurs. La nouvelle législation exige également des chemins de fer certaines garanties particulières quant à leur rendement et à leurs investissements.

Durant l'année, le Ministère a consacré beaucoup d'efforts à l'amélioration de la sécurité. Le troisième et dernier volume du rapport de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne, dirigée par le juge Dubin, a été publié au début de 1982. Conformément aux recommandations contenues dans le rapport, Transports Canada a rédigé l'ébauche des modifications, devant être apportées à la Loi sur l'aéronautique et préparé la loi relative à la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne. Il lui a fallu, pour mener à bien ces deux tâches, consulter longuement les représentants du secteur privé, du gouvernement et du grand public.

En 1982, la Direction de la sécurité routière a vu réduire de 23 % le nombre de victimes d'accidents de la route au Canada. On attribue cette diminution à ce que les automobilistes sont plus nombreux à porter la ceinture de sécurité, connaissent mieux les règles de sécurité routière, entretiennent mieux leur véhicule et conduisent plus prudemment, et à ce qu'ils se servent moins souvent de leur véhicule en période d'austérité économique.

Le premier d'une série de règlements sur le transport des marchandises dangereuses au Canada a été publié en 1982. Il porte sur la classification, les documents d'acheminement et les marques de sécurité des marchandises

dangereuses. Le Ministère, que cette question préoccupe sans relâche, a poursuivi ses consultations avec les provinces, l'industrie et les divers pays concernés.

Par ailleurs, le rapport Cross, compte rendu d'une étude d'envergure sur les activités de recherche et de sauvetage au Canada, a été déposé vers la fin de l'année. Transports Canada travaille en étroite collaboration avec la Défense nationale afin d'établir la structure de gestion et le programme interministériel recommandés dans le rapport. Conformément à d'autres recommandations, le Ministère procède actuellement à l'amélioration des programmes de sensibilisation à la sécurité nautique; il a également mis en service sept nouveaux navires de recherche et de sauvetage.

Le Conseil des ports nationaux est devenu la Société canadienne des ports (Ports Canada), organisme plus décentralisé constitué en vertu d'une loi, longuement attendue, adoptée cette année. Les sociétés portuaires locales ont maintenant leur propre conseil d'administration, embauchent elles-mêmes leurs employés, établissent leurs tarifs commerciaux et dressent leurs plans d'exploitation à long terme.

Le Ministère s'est également penché sur les besoins particuliers des voyageurs handicapés. Il a préparé un énoncé de politique sur le transport des personnes handicapées et publié de nouvelles lignes directrices touchant le transport aérien des passagers non ambulatoires. VIA Rail, CN Marine et l'industrie du transport par autobus ont aussi pris des mesures d'importance destinées à faciliter l'accès à leurs véhicules.

Les services ferroviaires voyageurs ont également été au premier rang des préoccupations du Ministère au cours de l'année. En vue d'élaborer une nouvelle structure législative pour VIA Rail, Transports Canada a, dans un premier temps, entrepris une revue générale des services voyageurs. Les dix premiers trains LRC ont été mis en service dans le corridor Québec-Windsor et dix autres ont été commandés pour desservir l'est et l'ouest du pays.

Le transport dans l'Arctique et la récupération des hydrocarbures au large ont fait l'objet d'études poussées durant l'année. La Garde côtière canadienne a entrepris l'établissement d'une nouvelle direction générale du Nord qui planifiera et dirigera les activités de la Garde côtière dans le Nord.

Les progrès rapides dans le domaine technique, les restrictions budgétaires, la capacité de transport, les relations fédérales-provinciales, la rationalisation des subventions et la gestion des ressources humaines: autant de facteurs qui influent sur les activités de Transports Canada et qui nécessiteront l'apport d'idées nouvelles tout au long de 1983 et durant les années à venir.

R.M. Withers

Transport aérien

L'Administration canadienne du transport aérien (ACTA) a une structure de gestion décentralisée. Ses six administrations régionales situées à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver mettent en oeuvre les politiques et les plans nationaux.

L'ACTA:

- assure et exploite un réseau national d'aéroports ainsi que les installations nécessaires aux voies aériennes intérieures;

- offre des services de contrôle de la circulation aérienne, des services de navigation aérienne et des systèmes de télécommunications et d'électronique;

- assure la certification des aéronefs et la délivrance de licences et de permis au personnel naviguant et aux exploitants d'aéronefs;

- formule les politiques régissant la réglementation économique des services aériens intérieurs et internationaux; et,

- négocie des accords aériens internationaux.

Le transport aérien a connu un déclin sans précédent au Canada en 1982-1983 selon les trois principaux indicateurs d'activité suivants: les mouvements d'aéronefs ainsi que les volumes de voyageurs et de fret.

Les ressources déjà limitées dont l'ACTA dispose ont cependant été très sollicitées du fait de la nécessité de remettre en état les installations et l'équipement et, le cas échéant, de les remplacer.

Par ailleurs, les recommandations contenues dans le rapport Dubin qui a fait suite à la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne ont pu être mises en application pour la plupart.

La demande

Le mauvais climat économique a profondément affecté l'aviation civile canadienne en 1982-1983. La récession qui a commencé à se faire sentir au second trimestre de 1981 s'est poursuivie en 1982-1983 et a marqué la régression économique la plus profonde des 50 dernières années. Bien que Statistique Canada n'ait pas encore fourni des chiffres définitifs, il ne fait aucun doute que 1982-1983 a connu une baisse sans précédent du trafic aux aéroports canadiens. En outre, cette récession a eu un effet direct sur le nombre d'immatriculations ainsi que sur celui des détenteurs de licence qui n'avait jamais diminué jusque-là.

Les 25 principaux aéroports ont vu transiter 40 millions de voyageurs embarqués et débarqués (tarif unitaire

des lignes principales et total des services de vols nolisés). Ceci représente une diminution de 15 % environ par rapport à l'année précédente. Le volume du fret embarqué et débarqué a diminué d'environ 6,5 %, pour tomber à 450 000 t au total. Il y a eu approximativement deux millions de mouvements d'aéronefs itinérants dans ces aéroports, ce qui constitue une baisse d'environ 6 %. Le nombre des aéronefs immatriculés au Canada au 31 mars 1983 était de 24 672, soit une augmentation de 0,8 % par rapport à 1982. Au cours de l'année, le Ministère a délivré 10 829 permis d'élève-pilote, 6612 licences de pilote et 516 licences diverses (navigateurs, mécaniciens navigants et contrôleurs aériens). À la fin de l'année financière, 71 447 personnes détenaient une licence: 62 844 pilotes (à l'exclusion des élèves-pilotes) et 8603 autres titulaires de licence, ce qui représente une baisse de 0,7 % par rapport à l'année précédente.

Sur les 25 aéroports principaux, ceux de Toronto, Montréal et Vancouver ont encore une fois accaparé 60 % des voyageurs et 70 % du fret embarqué et débarqué. Toronto conserve le premier rang avec environ 12,5 millions de voyageurs et 170 000 t de fret. Selon les estimations, les aéroports de Montréal (Dorval et Mirabel) ont vu transiter 6,1 millions de voyageurs et 85 000 t de fret, alors que Vancouver a compté près de 6 millions de voyageurs et 67 000 t de fret environ.

Compte tenu des difficultés économiques qui ont sévi au cours de 1982-1983 et du peu de signes de reprise en ce qui concerne les dix prochaines années, les prévisions à moyen et à long terme des activités de l'aviation ont été révisées à la baisse. La mise à jour de janvier 1983 a préparé la voie à des réductions des prévisions pour tous les indicateurs de la demande réunis. D'après les prévisions, les volumes de trafic de 1981 ne pourront être égalés avant 1985 ou 1986, après quoi un modeste mouvement de croissance devrait s'amorcer et se poursuivre jusque dans les années 1990. Des révisions sont également apportées aux prévisions détaillées existantes pour des emplacements individuels, dans le cadre d'une mise à jour générale des prévisions qui porte sur 77 aéroports. Les résultats seront expliqués dans un rapport intitulé "Prévisions de l'ACTA sur l'aviation" qui doit être publié en juillet 1983.

Élaboration de la politique

Des négociations ou des consultations bilatérales en matière de transport aérien ont eu lieu avec la Jamaïque, le Mexique, le Royaume-Uni et les États-Unis en 1982-1983.

Une troisième ronde de négociations avec la Jamaïque, en mai 1982, a porté essentiellement sur l'autorisation d'Air Jamaïca à avoir des vols à horaires fixes à destination de l'ouest du Canada, et ce, en dépit de la demande relativement faible de trafic. Les discussions n'ont pas encore abouti et devraient se poursuivre à une date dont conviendront les parties intéressées.

Les négociations menées avec le Mexique en mai 1982 ont donné quelques résultats encourageants et devraient reprendre en 1983.

Les consultations avec la Grande-Bretagne, qui ont eu lieu en septembre et octobre 1982, ont surtout porté sur les révisions de la version périmée de l'accord de 1949 et sur les efforts déployés par les Canadiens pour que la Grande-Bretagne consente à ce que les transporteurs canadiens et britanniques transportent du fret sur les vols

nolisés entre les aéroports canadiens et britanniques sauf Londres.

Il y a eu quatre rondes de négociations avec les États-Unis pour la révision de l'accord existant en matière de transport aérien. Ces discussions, qui se sont déroulées en février, mai, juin et septembre 1982, étaient axées sur un échange de nouvelles routes et sur des propositions d'adoption d'un régime de tarifs qui permettrait l'approbation automatique des tarifs aériens compris dans certaines échelles prédéterminées. Aucun accord n'a été conclu.

Au début de 1983, un différend avec les États-Unis au sujet de la désapprobation de ceux-ci à l'égard d'un solde de places à bord d'avions d'Air Canada à destination de certains points des États-Unis a pu être résolu grâce à l'intervention directe du Ministre.

En juillet 1982, l'accord conclu au printemps avec l'Inde a été signé. Air India a instauré en octobre 1982 des services entre Delhi et Montréal via Frankfurt et Londres.

L'accord sur le transport aérien conclu avec la France a été modifié en décembre 1982 par deux échanges de notes qui permettront à Air Canada de faire des vols plus fréquents entre la France et l'Inde et de desservir un plus grand nombre de centres dans le sud-est asiatique.

L'accord révisé avec la République fédérale d'Allemagne a été signé en janvier 1983. Il permet à la Lufthansa d'inaugurer de nouveaux services aériens entre Vancouver et Frankfurt, avec escale à Calgary, à compter de mai 1983. Air Canada a annoncé qu'en plus de ses vols actuels sur Frankfurt, il offrira dès avril 1983 des vols à destination de Dusseldorf, à partir de Vancouver, de Toronto et de Montréal, avec arrêt à Londres ou à Paris.

En février 1983, le Ministre a annoncé que certaines exceptions au moratoire sur la possibilité pour de nouveaux transporteurs étrangers d'avoir accès à Toronto pourraient maintenant être envisagées, aux conditions suivantes:

a) la conclusion d'un accord aérien bilatéral assurant au Canada un partage équitable des avantages;

b) la prestation à l'aéroport de Mirabel d'un niveau de service équivalent;

c) de nouveaux services à l'aéroport international de Toronto en dehors des heures de pointe de la journée; et,

d) la conclusion d'un accord pour fonctionner à partir de l'aérogare assignée par Transports Canada. Des exceptions au moratoire pourraient entraîner une augmentation graduelle du nombre de transporteurs étrangers desservant Toronto au fur et à mesure que de nouveaux accords bilatéraux sont conclus.

À l'échelle internationale, le Canada est toujours situé au sixième rang pour ce qui est du total des tonnes-kilomètres et des passagers-kilomètres enregistrés par ses transporteurs aériens en 1982, selon les statistiques tirées du rapport annuel de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Conformément au niveau que le Canada occupe au plan aérien international, l'ACTA a continué à prendre une part active aux programmes de l'OACI.

Rapport Annuel 1982-83

C'est ainsi qu'une délégation canadienne a assisté à la Conférence sur l'amendement des accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande. Quant au domaine technique, des experts ont assisté à la réunion divisionnaire des communications aéronautiques afin de mettre à jour les normes régissant les systèmes de communications et les systèmes électroniques tels les radars secondaires de surveillance. D'autre part, le Canada a participé pleinement à plusieurs rencontres d'ordre juridique, technique et économique en fournissant des experts aux divers comités et groupes de travail de l'OACI.

L'intérêt canadien pour l'avancement dans le domaine de l'aviation civile internationale s'est avéré important par sa contribution au programme d'assistance technique de l'OACI aux pays en voie de développement. Malgré les coupures budgétaires et la réduction de programmes, 30 experts canadiens y ont participé; ce qui représente 6,9 % des ressources humaines mises à la disposition de l'OACI. Seuls les États-Unis (35 %) et le Royaume-Uni (16 %) ont dépassé le Canada.

En avril 1982, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a publié un rapport sur le projet de politique concernant les transporteurs aériens canadiens qui a été soumis au public en août 1981. Après avoir examiné les recommandations du Comité, le Ministre a informé ce dernier en mars 1983 qu'il ne pouvait accepter celles qui visaient les rôles des transporteurs nationaux, régionaux et locaux, étant donné qu'elles n'étaient pas assez explicites pour les transporteurs et la CCT, pas plus d'ailleurs que les recommandations visant à atténuer la distinction entre les services de vols réguliers et de vols nolisés. Compte tenu des problèmes financiers que connaissent actuellement les transporteurs, le Ministre a déclaré qu'il n'était pas question pour le moment de poursuivre le processus d'adoption d'une nouvelle politique.

La revue de la politique de subventions aux transporteurs aériens régionaux devrait être terminée à la fin de 1983. En vertu de cette politique, ceux-ci reçoivent une aide financière pour éponger les déficits d'exploitation de certains services à faible densité dans les Maritimes et l'est du Québec.

En janvier 1983, un transporteur aérien local a inauguré un service à Saint-Léonard (N.-B.) et a obtenu du gouvernement fédéral une subvention maximale de $1 million sur cinq ans pour compenser son déficit d'exploitation. Transports Canada a également continué à subventionner des services aériens locaux dans les Prairies, à Brandon et à Dauphin (Man.) et à Yorkton (Sask.). En outre, le Ministère a terminé une étude des possibilités de subventionner les services aériens dans la péninsule de Gaspé et aux Îles-de-la-Madeleine.

Suite à la publication d'un rapport sur la révision de la politique relative aux installations aériennes dans l'Arctique, l'ACTA a formulé des propositions visant expressément à ce que cette politique soit révisée conjointement avec le ministère de l'Environnement et celui des Affaires indiennes et du Nord, et avec les deux gouvernements territoriaux. Le rapport révélait que cette politique qui doit prendre fin en mars 1983 a effectivement permis de fournir les installations requises pour assurer des services aériens réguliers aux collectivités isolées du Yukon et des Territoires du

Nord-Ouest, mais soulignait que le programme de construction d'aéroports ne pourrait malheureusement pas être mené à bien pour la date prévue. Lors de la révision de la politique, les responsables se sont demandés s'il fallait confier l'administration et le contrôle des aéroports achevés aux gouvernements territoriaux ou à Transports Canada et dans quelles localités il faudrait construire ou améliorer des aéroports. Une décision du Cabinet sur une politique révisée visant la période de 1983-1984 à 1987-1988 est prévue pour le printemps de 1983.

Au cours de 1982-1983, l'ACTA a contribué à l'élaboration d'une nouvelle politique ministérielle sur le transport des handicapés. Le Centre de développement des transports a mené à bien plusieurs projets de recherche parrainés par l'ACTA, portant notamment sur la mise au point d'un prototype de conteneur pour protéger les fauteuils roulants transportés dans les soutes et sur les exigences propres aux voyageurs handicapés sur le plan de la communication. De nouvelles lignes directrices à l'intention des transporteurs ont été formulées en ce qui concerne le nombre de voyageurs non ambulatoires qui peuvent prendre place à bord des vols commerciaux réguliers au Canada. Ces lignes directrices permettent d'accorder une attention spéciale aux athlètes handicapés et d'en transporter un plus grand nombre à l'occasion de manifestations sportives auxquelles ils participent. Il est prévu que les transporteurs adopteront ces lignes directrices en 1983.

Planification

La phase I (situation actuelle) du Plan stratégique national de transport aérien sera diffusée sous peu. La phase II (perspectives d'avenir) a été préparée en projet et les travaux relatifs à la phase III (contraintes futures) sont en cours. La planification stratégique en matière de sécurité, d'environnement et de ressources humaines est achevée, comme c'est le cas de l'élaboration d'un plan national des aéroports à long terme, tandis que le Plan national de l'espace aérien en est actuellement à un stade avancé.

On travaille à l'élaboration de plans directeurs d'aéroport afin d'assurer que les décisions intéressant les installations et les services satisfassent aux besoins futurs de la région visée. Au cours de 1982-1983, un plan directeur pour Terre-Neuve a été achevé, et un projet de plan pour la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard a été révisé. Le plan pour la région du Nouveau-Brunswick devrait être prêt en 1984. Dans la région du Québec, on a entrepris l'élaboration des plans des régions de l'Abitibi, du Témiscamingue et du Saguenay/lac Saint-Jean. Le plan directeur d'aéroport pour la région du centre de l'Ontario fait l'objet d'un examen et on a entrepris la préparation des plans de l'est et du sud-ouest de l'Ontario en décembre 1982. Dans la région du Centre, les plans pour le nord de la Saskatchewan et du Manitoba devraient être terminés en 1983, et ceux qui intéressent la région du sud de la Saskatchewan ont commencé cette année. Le plan directeur de la région de Calgary devrait être prêt en 1983, comme celui pour la région de l'ouest de l'Arctique (Mackenzie), qui a été entrepris cette année. Enfin, le plan directeur de la région du Pacifique fait actuellement l'objet de révisions préalables à une approbation définitive.

Les plans directeurs d'aéroport doivent assurer que les aéroports satisfont à la demande de l'aviation et

demeurent compatibles avec l'environnement, l'expansion des collectivités et les autres modes de transport. Les plans directeurs d'aéroport pour St. Anthony, Yarmouth, Québec, Val d'Or, et Grande-Prairie ont été achevés ou mis à jour au cours de 1982-1983.

Au cours de la même période, la préparation de plans directeurs a été entreprise ou poursuivie pour les aéroports suivants: Calgary, Carp, Deer Lake, Edmonton, Fort St. John, Gaspé, Halifax, Hamilton, Kuujjuaq (Fort Chimo), Lethbridge, London, Moncton, Norman Wells, Ottawa, Pembroke, Prince George, St. Andrews, Saint-Hubert, St. John's, Saskatoon, Sault-Sainte-Marie, Stephenville, Sydney, Thompson, Victoria, Whitehorse, Windsor, Winnipeg et Yellowknife.

Activités et réalisations importantes

Installations et services aéroportuaires

On a mis au point un système de gestion de l'entretien aéroportuaire afin d'établir des normes de qualité régissant l'entretien des installations aéroportuaires et de donner un aperçu du temps exigé par les tâches d'entretien. L'implantation du système aux six aéroports régionaux pilote est pratiquement achevée. On prévoit que l'installation du système à 23 aéroports principaux sera terminée en 1987.

Un système d'inspection a été mis sur pied en 1980 afin de déterminer les besoins en matière d'immobilisations et de faciliter les travaux de planification pour la réfection ou le remplacement des installations dans les aéroports de Transports Canada. Les inspections et les rapports auxquels elles donnent lieu ont été entrepris dans 122 aéroports et s'étaleront sur trois ans.

La mise en oeuvre du projet de systèmes de sécurité aux aéroports canadiens s'est poursuivie en 1982-1983. À compter du 31 décembre 1984, 13 aéroports seront équipés du système.

Les normes relatives aux services de sauvetage et de lutte contre l'incendie fondées sur les pratiques recommandées de l'OACI ont été promulguées en mai 1982. On a déterminé quels seront les besoins en matière de véhicules et de personnel pour assurer la mise en oeuvre des nouvelles normes et on estime qu'ils devraient être satisfaits à compter de 1985-1986. Il faudra des ressources supplémentaires afin de maintenir des niveaux de protection plus élevés à la suite de la mise en service du Boeing 767 et d'autres gros-porteurs dans les petits aéroports qu'exploite et possède le Ministère.

Le programme aéroportuaire "Accès vital" a été conçu afin d'aménager un couloir direct entre les véhicules de surface et les avions aux aérogares de Transports Canada. Le Programme prévoit également l'accès aux services et équipements essentiels pour les personnes handicapées. Ce programme amorcé en 1980 devrait être achevé en 1987-1988. Environ 60 % des aéroports que Transports Canada exploite et possède répondent maintenant aux critères d'"Accès vital".

En 1982, le Centre de développement des transports a entrepris, pour le compte de l'ACTA une étude de recherche et de développement sur les dispositifs d'embarquement destinés aux voyageurs handicapés aux endroits où il n'existe pas de passerelle d'embarquement.

Au cours de 1982-1983, des modifications ont été apportées au programme

afin d'offrir des services bilingues aux voyageurs. Le programme révisé établit diverses catégories d'aéroports nécessitant des services différents dans les deux langues officielles, c'est-à-dire un service personnalisé, un service avec délai de réponse de cinq minutes et un service avec délai de dix minutes. Les catégories ont été déterminées en fonction des facteurs suivants: point d'entrée international, situation dans une région bilingue et importance de la demande de services dans une deuxième langue officielle.

En 1982-1983, le programme d'aide financière a fourni la somme de $13,906,000 pour l'exploitation des aéroports municipaux et autres. Dans le cadre de ce programme, des fonds d'investissement de $9,309,300 ont également été dégagés pour faciliter la création ou l'amélioration d'aéroports municipaux, locaux, locaux commerciaux et autres.

Un protocole d'entente global a été signé avec le ministère de la Défense nationale. Il a trait aux aéroports occupés conjointement par les services militaires et civils. Le protocole servira de modèle pour toute une série d'accords particuliers relatifs aux aéroports.

Des revues des activités aéroportuaires ont été effectuées à l'aéroport international de Toronto, à l'aéroport international de Calgary et à l'aéroport de Windsor. En outre, des revues fonctionnelles ont été effectuées à cinq aéroports internationaux, à cinq bureaux régionaux et à 16 autres emplacements régionaux.

En 1982-1983, les baux de plusieurs importantes concessions d'aéroport ont été renouvelés, entre autres les boutiques hors taxe de l'aéroport international de Toronto et des établissements de consommation (aliments et boissons) et les boutiques hors taxe à l'aéroport de Dorval. À l'aéroport international d'Edmonton, le premier centre aéroportuaire de restauration en Amérique du Nord a ouvert ses portes et un nouveau bail a été attribué à une concession classique d'aliments et de boissons. En outre, le bail de la concession nationale de publicité aux aéroports a été renouvelé et un processus d'adjudication est en cours pour des établissements d'aliments et de boissons dans les aérogares 1 et 2 de Toronto.

Au printemps 1982, la Direction de la commercialisation aéroportuaire a entrepris un programme de revue et de consultation publique qui a amené la révision des normes et de la politique des permis de location de véhicules aux aéroports qui dataient de 1979. Plus de 300 représentants de l'entreprise privée et de groupes de consommateurs ont été interrogés. On prévoit qu'une nouvelle politique sera approuvée en 1983, ce qui devrait amorcer le processus d'adjudication au printemps 1984 et amener l'attribution de nouveaux contrats au cours de l'été.

L'ACTA a continué d'appuyer le Programme d'économie d'énergie du Ministère. Plus de 50 projets ont été entrepris en 1982-1983 au coût approximatif total de $4.5 millions. Les projets comprennent des vérifications aux aéroports, des projets de conservation de l'énergie grâce à la modification des bâtiments et de divers systèmes mécaniques et électriques, et à l'installation de compteurs d'énergie dans les installations principales. Un système de chauffage à l'énergie solaire a été installé à un aéroport et 170 véhicules ont été convertis au propane liquide, portant à 220 la flotte de véhicules au propane de l'ACTA. Enfin,

les systèmes de chauffage au mazout de quatre aéroports ont été convertis au gaz naturel.

Au cours de l'année, d'importants projets d'aménagement aéroportuaires ont été entrepris dans toutes les régions. Dans la région de l'Atlantique, les travaux d'agrandissement de l'aéroport de Charlottetown d'un montant de $30 millions se sont poursuivis. On a achevé la conception préliminaire d'une nouvelle aérogare de même que l'aménagement des voies d'accès et des terrains de stationnement. La dernière étape devrait commencer au cours de l'été 1983. Des appels d'offres ont été lancés relativement à l'aménagement d'une piste à vent de travers dont la construction commencerait en juin 1983 pour se terminer à la fin de 1984. À l'aéroport de Halifax, on vient d'achever la construction d'une nouvelle voie de circulation parallèle pour la piste 15-33 et de nouvelles installations pour accueillir les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie. À Gander, la phase III des travaux d'agrandissement de l'aérogare, qui doivent prendre fin en 1983, s'est poursuivie. D'autres travaux d'aménagement destinés à améliorer diverses installations aéroportuaires ont été achevés à Fredericton, Saint-Jean et Sydney.

On vient d'achever la conception et la planification préliminaires de la première étape d'un projet d'aménagement en deux étapes d'un nouvel aéroport et d'installations connexes à St. Anthony visant à desservir le nord la grande péninsule de Terre-Neuve.

L'entente globale relative aux pistes aériennes du Labrador a été conclue en juillet 1982 entre les gouvernements du Canada et de Terre-Neuve. Elle a pour objet la construction d'un maximum de 14 pistes d'atterrissage sur les côtes du Labrador. Ces pistes en amélioreront l'accessibilité et permettront à des Twin Otter DHC-6 sur roues de desservir toute l'année les agglomérations grâce à un service VFR. Le programme couvre les pistes déjà aménagées à Nain, Makkovik et Mary's Harbour. En 1982, on a entrepris la construction des pistes de Davis Inlet et de Postville, et les contrats de construction de deux autres pistes à Rigolet et Port Hope Simpson ont été octroyés; ces derniers travaux devraient commencer en 1983.

On a entrepris un important projet d'agrandissement de l'aérogare, du terrain de stationnement et de l'aire de trafic à Québec. La fin des travaux est fixée pour le début de 1984 afin de permettre de faire face à l'afflux de touristes attendus à Québec pour la commémoration du 450e anniversaire du débarquement de Jacques Cartier dans la Vieille Capitale. Les travaux d'agrandissement de l'aérogare de Bagotville, ville du Saguenay site des Jeux d'hiver du Canada, ont été achevés dans les délais en 1982.

Dans le cadre du plan global d'amélioration des installations aéroportuaires dans la région de la Basse Côte-Nord, la piste d'envol a été revêtue à Chevery. Il s'agit du troisième des quatre aéroports de cette région à profiter de ce plan. Les travaux de construction d'un nouvel aéroport à Havre-Saint-Pierre, projet mixte de Transports Canada et du ministère des Transports du Québec a amené l'ouverture d'un nouvel aéroport en octobre 1982 pour desservir la région de Chibougamau-Chapais. On a poursuivi le programme étalé sur plusieurs années qui vise à améliorer les installations aéroportuaires aux Îles-de-la-Madeleine dans le cadre d'un programme d'aide au développement économique financé par le

gouvernement fédéral.

Un projet majeur de conservation de l'énergie a été achevé au cours de l'année à l'aéroport de Dorval; il permet de réaliser une économie annuelle de $350,000. Le revêtement d'une piste a été refait et les feux d'axes de piste ILS ont été réinstallés. Un système plus efficace de contrôle des activités des taxis a été implanté à l'aéroport en collaboration avec les ministères des Transports et de la Justice du Québec.

À l'aéroport de Mirabel, les travaux de conversion au gaz naturel du système de chauffage central et le projet de conservation de l'énergie pour l'aérogare ont été achevés en 1982-1983. Ces deux projets permettront de réaliser des économies substantielles de carburant.

Les négociations se sont poursuivies avec la province de Québec en vue d'établir un programme ayant pour objet de fournir des installations aéroportuaires aux communautés cries et inuit dans les régions de la baie James, de la baie d'Hudson, du détroit d'Hudson et de la baie d'Ungava au Nouveau-Québec. Les ministres respectifs ont ratifié une entente de principe à la fin de 1982 et le projet devrait être mis en oeuvre en 1983. Le gouvernement fédéral assumera seul la responsabilité financière des trois aéroports cris et des installations de navigation aérienne associées aux 11 aéroports du programme inuit. Les autres frais du programme inuit seront partagés.

Le 6 août 1982, le ministre des Transports a annoncé que les rôles des aéroports du réseau aéroportuaire de Montréal avaient été redéfinis afin de tenir compte de la croissance respective des aéroports de Mirabel, de Dorval et de Saint-Hubert. Il a également annoncé un certain nombre de mesures destinées à accroître les services à Mirabel: les compagnies étrangères bénéficient maintenant de certains droits de transit du fret, et celles qui desservent également Toronto sont autorisées à transporter des voyageurs qui ont des correspondances avec d'autres pays; les droits d'atterrissage ont été supprimés pour les vols entre Mirabel et Dorval, et réduits pour les appareils transportant uniquement du fret; enfin du carburant hors taxe sera fourni pour les vols à destination de l'étranger. Cette dernière mesure n'a pas encore été appliquée, pour des raisons juridiques complexes. En outre, le Ministre a mis sur pied un comité spécial chargé d'étudier diverses possibilités dans les domaines de la commercialisation, de l'économie et de l'agriculture. Le comité a recommandé la création d'un nouvel organisme qui serait chargé de la commercialisation et de l'expansion de l'aéroport de Mirabel ainsi que d'une série de projets qui pourraient en stimuler la croissance. Entre temps, Action Mirabel a poursuivi ses activités de promotion de l'aéroport grâce à diverses missions aux États-Unis, en Suisse, en France et au Royaume-Uni, à la mise en oeuvre d'un plan de communications sur le thème de "Montréal, Super-escale" et à la participation à diverses conférences et expositions sur le transport du fret.

La mise en oeuvre du réseau de communications bilingues IFR au Québec progresse normalement. La région du Québec s'est vu assigner un espace aérien supplémentaire, principalement dans les parties nord et nord-est de la la province. Dans divers aéroports, on a installé des dispositifs améliorés de communication sous forme de liens directs de communication contrôleurs-pilotes et de stations déportées de communication télécommandées pour

certaines stations d'information de vol.

En juin 1982, le Conseil du Trésor a approuvé un projet d'expansion de l'aérogare, de l'aire de trafic et des installations de transport au sol à l'aéroport municipal de Hamilton. La construction de l'aire de trafic et de la voie de circulation a commencé. À l'aéroport international de Toronto, des améliorations importantes ont été apportées en 1982-1983 au système de manutention des bagages au départ et le projet d'amélioration de l'aérogare 1 s'est poursuivi selon le calendrier établi et devrait s'achever à l'été 1984. Ce projet comporte l'enlèvement de l'amiante au niveau des fondations et des arrivées à l'aérogare 1. Quatre importantes études sur l'aménagement d'installations suffisantes du côté piste et dans l'aérogare pour répondre à l'accroissement du trafic, ont été achevées en 1982-1983. D'importants travaux d'agrandissement de voies de circulation autour de l'aire de trafic des aérogares 1 et 2 ont été achevés en 1982-1983, ce qui a permis d'améliorer énormément la circulation des avions sur l'aire de trafic. En décembre 1982, le Conseil du Trésor a approuvé un projet d'agrandisement de l'aérogare, de l'aire de trafic et des installations de transport au sol existantes à l'aéroport international de Toronto. Par ailleurs, dans la région de l'Ontario, un certain nombre de projets de restauration importants ont été achevés aux aéroports de Windsor, London, Gore Bay, Kapuskasing, North Bay, Sault-Sainte-Marie, Sudbury et Timmins.

Les activités relatives à la conception et à l'attribution de contrats pour le projet d'expansion de l'aérogare de Regina et des installations connexes, d'un montant de $35 millions, se poursuivent. Une équipe de projet a été formée cette année pour superviser les travaux de modification et d'expansion de l'aéroport de Winnipeg qui comportent notamment la modification de l'aérogare, la réinstallation de Douanes Canada, la création d'installations de prédédouanement pour les États-Unis et l'agrandissement des zones de billeterie, du hall d'entrée et de la consigne des bagages. Les travaux de construction doivent commencer en 1985. Divers projets d'aménagement ont été entrepris dans les aéroports suivants de la région du Centre: Churchill, La Ronge, Lynn Lake, Prince Albert, Regina, St. Andrews, Saskatoon, Winnipeg, Gjoa Haven, Franklin Inlet et Whale Cove. De nouvelles aérogares et d'autres installations ont été construites en 1982 à Baker Lake, Hall Beach, Spence Bay et Repulse Bay.

Dans la région de l'Ouest, un important projet d'agrandissement de l'aérogare de l'aéroport international d'Edmonton fournira de nouvelles installations pour les vols transfrontaliers et internationaux qui comporteront des services canadiens de douanes et d'immigration et des services de prédédouanement pour les États-Unis. Ce projet devrait être achevé à temps pour les Universiades de 1983. On a poursuivi l'élaboration des programmes d'agrandissement des aérogares et de travaux de génie civil connexes pour les aérogares de Calgary, Fort Nelson, Fort St. John, Yellowknife et Whitehorse. Des améliorations majeures ont été apportées aux aérogares d'Aklavik, Sachs Harbour, Fort Norman, Ross River, Teslin et Burwash. On a poursuivi la construction des aéroports de Fort Liard, Beaver Creek et Wrigley et les études d'améliorations à Fort Franklin, Fort Good Hope, Fort Providence, Lac la Martre, Mayo, Old Crow, Paulatuk, Rae Lakes et Snowdrift.

La remise en service de l'aéroport de Boundary Bay s'effectue de manière

satisfaisante et pour la première fois depuis 38 ans des avions décolleront de nouveau de ce terrain. En vue de l'ouverture prévue pour l'été 1983, on a refait le revêtement de la piste et procédé à l'installation de l'éclairage de l'aéroport et à la construction d'une tour de contrôle temporaire. La société Aztec Aviation assumera l'exploitation et l'expansion de l'aéroport dans le cadre d'un bail de 49 ans. À l'aéroport international de Vancouver, le projet d'expansion de la partie sud de l'aéroport a été achevé cette année; plusieurs parcelles de terrain viabilisé pourront ainsi être offertes en location aux entreprises commerciales travaillant dans le domaine de l'aviation générale. À la suite de l'établissement et de l'approbation du plan directeur de l'aéroport, Transports Canada a demandé qu'on reprenne le processus de revue et d'évaluation environnementale et qu'on l'applique à la proposition de construction d'une troisième piste. L'équipe, formée en mars 1983, devrait avoir besoin de trois ans pour effectuer cette étude et procéder aux consultations.

Services de la navigation aérienne

La mise en service, en janvier 1983, du nouveau centre de contrôle régional à Edmonton a marqué la fin d'un programme d'amélioration du contrôle de la circulation aérienne. Il s'agit du dernier de sept centres à être équipés du système JETS (relais de visualisation des phases en route et terminale), du ICCS (système intégré de contrôle des communications) et du OIDS (dispositifs vidéo d'information opérationnelle).

Par ailleurs, on a élaboré cette année, un vaste plan de modernisation des installations et de l'équipement du système de la navigation aérienne d'ici l'an 2000. La sécurité, la capacité, la productivité et les économies sont autant d'objectifs qui seront atteints, principalement grâce à une automatisation accrue, à l'intégration de certaines installations et de certains services et à l'application des nouvelles techniques de télécommunications pour abaisser les coûts de fonctionnement.

Le projet de modernisation des radars s'est poursuivi. Quarante et un nouveaux systèmes radars et 21 d'affichage seront installés à divers endroits au Canada. Comme les systèmes en place ont été conçus au début des années cinquante et installés dans tout le pays en 1958, leur vie utile tire à sa fin. Grâce au projet de modernisation, le Canada disposera au delà de l'an 2000, d'un système radar de contrôle de la circulation aérienne civile sûr et efficace. La mise en oeuvre de ce projet sera soumise à l'approbation du Conseil du Trésor au début de la prochaine année financière.

Pour exploiter pleinement toutes les possibilités des nouveaux radars dans le cadre du JETS, un certain nombre d'améliorations ont été apportées au système cette année, notamment des modifications à la portée pour améliorer la zone de chevauchement entre les secteurs de couverture et le doublement des mémoires des unités de traitement critique. Le centre d'exploitation et d'entretien a apporté les modifications destinées à augmenter la capacité de la mémoire et on a procédé à des essais opérationnels à Toronto. La modification de l'équipement JETS dans tous les centres de contrôle régional se fera progressivement au cours de la durée du projet de modernisation des radars.

Le système national de traitement des données de vol, système imprimant les bandes de données de vol, destiné à

remplacer les divers systèmes plus anciens dans les centres de contrôle régional du pays, a été simultanément lancé et relié au JETS au centre de contrôle régional d'Edmonton. Celui du centre de contrôle régional de Montréal, en service depuis le début de 1981, a été relié au JETS en 1982. On procède actuellement à l'assemblage de l'équipement du système des données de vol pour les autres centres de contrôle régional, et les logiciels sont actuellement élaborés et mis à l'essai. On avancera au rythme de trois installations par an; la mise en service à Toronto aura lieu à l'automne de 1983 et à Moncton, au début de l'hiver.

On a franchi une étape importante au début de 1983 avec le choix du fournisseur de sept systèmes de radar-sol d'aéroport. L'équipement provisoire aux aéroports internationaux de Toronto et de Vancouver sera remplacé et le nouveau service sera étendu à quatre autres grands aéroports où la visibilité du sol nuit souvent à la circulation au sol, même quand les atterrissages et les décollages peuvent se poursuivre. L'installation du nouvel équipement commencera en 1984.

Le système automatisé de contrôle de la circulation aérienne de Gander a été modifié en fonction des normes d'espacement réduites pour les vols au-dessus de l'Atlantique Nord. Dorénavant, les avions pourront emprunter des trajectoires transocéaniques qui exigent moins de carburant.

Une nouvelle tour de contrôle de la circulation aérienne a été inaugurée à St. Andrews (Man.) en mai 1982. D'autres tours seront construites dans un proche avenir à Charlottetown, Villeneuve (Alb.), Boundary Bay et Saint-Hubert.

Le système NOTAM (avis aux aviateurs) est complètement automatisé depuis le début de 1983. L'ordinateur traite maintenant directement les demandes. On travaille actuellement à enrichir le système d'une base de données internationales.

La mise en service de 12 installations radio télécommandées a permis d'améliorer les contacts et la couverture des communications des stations d'information de vol. Le fonctionnement et le contrôle de ces installations sont assurés par les stations.

Depuis un certain temps, les spécialistes de l'information de vol reçoivent une formation spéciale pour leur apprendre à donner des exposés météo. En 1982-1983, la liste des stations offrant ce service aux pilotes s'est allongée de 13 autres noms, portant le total à 77.

Des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) ont été installés à St. John's (piste 29 - catégorie II), à Vancouver (piste 12), à Victoria (piste 08), à Timmins et à Dryden. Un ILS a été installé à Edmonton et doit être mis en service en 1983.

En 1982-1983, on a consacré beaucoup de temps et d'efforts à un programme pluriannuel d'installation de radiophares non directionnels dans des aéroports isolés du nord de l'Ontario. Ces radiophares y amélioreront les vols IFR et les approches aux instruments et contribueront à la sécurité et à la régularité du service aérien aux localités isolées.

De meilleures installations de communications ont été installées en divers points de la région du Québec. Des dispositifs de communications directes contrôleur-pilote ont été installés près de Mont-Laurier et de Kuujjuaq (Fort Chimo) et des instal-

lations radio télécommandées, à Payne Bay, Asbestos Hill, Mont Orford, Opinaca, Mont-Laurier et dans le parc des Laurendides.

Des radiophares d'alignement omnidirectionnels VHF (VOR) ont été installés aux points LG-2 et LG-4 au large des côtes du Québec et les travaux techniques du VOR de Gaspé sont terminés. L'installation du VOR à Churchill a débuté, et un VOR à Thompson a été remplacé et remis en service. Un VOR regroupé avec un DME (dispositif des mesures de distance) a été installé à Whitecourt; sa mise en service est prévue pour l'an prochain. Un autre doit être terminé en 1983 à Marathon. Enfin, Rouyn et Alma sont maintenant dotés d'un DME-radiophare d'alignement de piste.

Douze nouveaux radiogoniomètres ont été mis en service au cours de l'année. Les pilotes qui sont perdus ou désorientés et qui veulent confirmer leur position sont invités à utiliser le radiogoniomètre VHF, s'ils se trouvent dans son rayon d'action.

Compte tenu des nombreuses plaintes reçues au sujet de la libre circulation des véhicules sur les pistes, un service consultatif intégral de véhicules a été lancé le 1er juillet 1982. Avec ce nouveau service, les mouvements des véhicules sur les pistes sont contrôlés par les spécialistes de l'information de vol pour réduire le risque d'accident avec les aéronefs.

Au chapitre des programmes d'économie d'énergie, l'ACTA a pris des mesures qui ont permis aux transporteurs aériens, à l'aviation militaire et à la flotte d'avions d'affaires évoluant dans l'espace aérien canadien de faire d'importantes économies de carburant et autres.

En mars 1982, un comité interministériel Transports-Défense nationale a été créé pour établir les principes régissant l'utilisation coordonnée de l'espace aérien canadien par les autorités civiles et militaires. Jusqu'à maintenant, le comité a négocié et ratifié des accords de principe sur l'utilisation commune de l'espace aérien militaire des bases des Forces canadiennes à Comox, Cold Lake, Moose Jaw, Portage La Prairie et Bagotville. Maintenant que les exploitants civils évoluant en régime de vol aux instruments (IFR) peuvent traverser en ligne directe ces secteurs, le total des économies en carburant pour les transporteurs aériens et les avions d'affaires est, estime-t-on, supérieur à $6 millions par an.

Les normes d'espacement latéral et longitudinal pour les vols IFR dans le Nord canadien ont été réduites; les routes permettent maintenant d'économiser davantage de carburant. Ceci permettra des économies annuelles en carburant de plus de $2 millions. Depuis de nombreuses années, le Canada fournit un système de routes nord-américaines pour le trafic de l'Atlantique Nord. En février 1983, de grands changements ont été apportés pour autoriser les vols directs sur bon nombre de ces routes entre les fixes de navigation côtiers et continentaux, ce qui permettra aux usagers d'économiser environ $11 millions par an en carburant. De nouvelles procédures et de nouvelles routes terminales ont aussi été introduites pour la circulation aérienne aux aéroports de Dorval et de Mirabel.

Depuis 1972, le Canada applique une ordonnance de limitation de la vitesse des aéronefs qui restreint leur vitesse au-dessous de 10 000 pieds à 250 noeuds maximum. Pour économiser le carburant, cette restriction a été levée pour les aéronefs au départ, à

titre d'essai, en septembre 1982. Les essais ont été concluants et l'exemption deviendra permanente plus tard cette année. D'après des études de simulation sur ordinateurs effectuées par les transporteurs aériens, les économies que des vitesses de départ non limitées permettraient de réaliser à l'échelle nationale, seraient d'environ $19 millions par an.

La Direction de l'analyse et de la revue du programme aéroportuaire a effectué des revues opérationnelles des services de la navigation aérienne au Nouveau-Québec, dans le sud de l'Alberta et dans les Maritimes, y compris le Labrador. Les recommandations qui en découlent sont maintenant concrétisées pour améliorer le système des services de la navigation aérienne. La Direction a également effectué des vérifications du processus de revue fonctionnelle au sein de trois directions de l'Aéronautique civile.

Services de réglementation

En 1982, 36 règlements aériens nouveaux ou modifiés et 33 ordonnances sur la navigation aérienne ont été promulgués. Quelque 20 autres règlements et 21 ordonnances sont en cours d'élaboration. Signalons notamment les dispositions législatives prises relativement à la location à des exploitants étrangers d'aéronefs immatriculés au Canada ainsi qu'à l'exploitation d'aéronefs ultra-légers, en particulier en ce qui a trait à leur immatriculation et à la délivrance de licences.

De gros efforts ont été déployés pour appliquer les recommandations de la Commission Dubin. Trois grands projets envisagés sont les communications aux aéroports non contrôlés, les limites de temps de vol et les limites météo.

La Direction de la navigabilité a consacré une majeure partie de ses efforts à l'homologation de type du Challenger CL-601 de Canadair; celle-ci a été accordée le 25 février 1983. Elle a également poursuivi d'autres programmes intérieurs comme ceux qui ont trait aux moteurs à turbine de la série PW100 de Pratt & Whitney, du DHC-8 de deHavilland et aux perfectionnements du CL-600 de Canadair, notamment le fonctionnement à une altitude de 41 000 pieds et l'autorisation de vol dans des conditions de givrage connu.

Une étude du Boeing 767 a été réalisée. Elle a donné lieu à la délivrance d'une homologation de type pour le modèle B767-233 d'Air Canada le 28 octobre 1982, puis à celle du modèle B767-275 de Pacific Western le 3 mars 1982. Des homologations de type étranger ont également été délivrées au Dassault Falcon 50, au modèle 55 de Gates Learjet, au Diamond I de Mitsubishi, au 214ST de Bell, au AS-332L d'Aérospatiale, au modèle 420EL de BAC 1-11 et au modèle 10 de DC-10.

Au total, 43 homologations de type ont été délivrées durant la période visée, notamment pour des appareils et des moteurs.

Durant la même période, on a également émis 34 directives de navigabilité pour rectifier des défectuosités de navigabilité d'aéronefs exploités au Canada. Un inspecteur de la formation au vol a été affecté à l'aéroport international d'Ottawa et un bureau de district de la navigabilité a été ouvert à Yellowknife, ce qui porte à 13 le total de ces bureaux au Canada.

La Direction de la navigabilité a poursuivi les négociations avec la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis pour réviser l'entente

bilatérale Canada-États-Unis sur la navigabilité. À la suite des recommandations de la Commission Dubin, des procédures de familiarisation ont été mises au point et appliquées et on a prévu la création d'une division de la navigabilité permanente.

Les mesures prises par l'ACTA pour inciter au respect des règlements (lettres d'avertissement, suspensions de licence et poursuites) se sont chiffrées à 813 en 1982 soit une augmentation de 13 % par rapport à l'année précédente. L'ACTA a obtenu gain de cause dans 90 % des poursuites. À la fin de 1982, après la remise du nouveau manuel d'application à tous les inspecteurs, l'ACTA a lancé un programme spécial de formation destiné à tous les inspecteurs de la navigabilité et de l'aviation civile, soit quelque 700 employés. Le programme, qui doit se terminer au milieu de 1983, donne suite à la recommandation du juge Dubin voulant que tous les inspecteurs, quelle que soit leur spécialité, contribuent au rôle joué par l'application des règlements dans le système de la sécurité aérienne.

Au cours de l'année, on a mis au point des documents pour la formation et la délivrance de licences aux pilotes d'aéronefs ultra-légers. C'est un des sports qui fait de plus en plus d'adeptes au Canada.

En 1982-1983, un cours de recyclage pour instructeur d'aéronef à voilure tournante et quatre cours pour instructeur d'aéronef à voilure fixe ont été donnés à quelque 130 instructeurs à cinq endroits du pays. Dix ateliers de renouvellement de licences ont été tenus pour les examinateurs en vol désignés qui effectuent des vérifications en vol pour appareils privés, commerciaux et multimoteurs pour le compte de Transports Canada. En juillet et août, un programme de formation expérimental a été lancé avec des cadets de l'air boursiers en pilotage. Les résultats sont probants et montrent qu'il est nécessaire d'étudier plus à fond les possibilités d'une telle formation. Les collèges communautaires et la FAA des États-Unis mettent à l'essai les documents mis au point pour ajouter cette formation au programme menant à l'obtention de toutes les licences de pilote.

Pour répondre à la demande accrue à laquelle est soumis le système d'information aéronautique, qui s'effectue en grande partie manuellement, le Ministère perfectionne un système automatisé appelé Système de base de données aéronautiques canadien (CAIDS). Ce système renfermera toutes les informations opérationnelles importantes et aura un logiciel à grande capacité de traitement. À sa mise en service en 1984, le CAIDS réduira les risques d'erreurs de traitement des données opérationnelles, permettra de réduire les augmentations de personnel et constituera le fondement d'un système complet d'informations aéronautiques informatisé.

Sécurité aérienne

L'an dernier, un projet de loi pour la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne, l'une des recommandations importantes de la Commission Dubin, a été rédigé pour son dépôt en Chambre. Ceci s'est amorcé en septembre avec le déplacement de l'actuel Bureau de la sécurité aérienne à Hull. Il a été suivi par un changement des rapports hiérarchiques, l'affectation de fonctions plus étendues à la Commission d'examen des accidents aériens et la délégation, au Bureau, du pouvoir d'enquête sur les accidents. De fait, le Bureau était en transition en 1982, s'acquittant à toutes fins pratiques des fonctions d'une commission "provi-

soire". Bien que ne faisant pas partie de l'ACTA, le Bureau rendait directement compte à l'administrateur, tout en se tenant à distance de l'organisme de réglementation.

La première d'une série de réunions des cadres du Ministère et des dirigeants des compagnies aériennes s'est déroulée en décembre 1982. Elle avait pour objet d'examiner le rendement des équipages de vol dans des situations d'urgence.

Dans un télex envoyé en février 1983, le Ministre a félicité les présidents des transporteurs aériens nationaux et régionaux de leur fiche de sécurité. Les transporteurs n'ont enregistré aucun accident mortel de 1980 à 1982.

En octobre 1982, le Ministre a officiellement inauguré le Laboratoire technique de la sécurité aérienne à Ottawa. La Division de la technique de la sécurité aérienne effectue des essais fonctionnels, le démontage et l'analyse des composants d'aéronefs pour déterminer les causes d'accident, les facteurs qui y contribuent et les défaillances des aéronefs. Le Bureau de la sécurité aérienne offre les services de cette division à d'autres ministères, comme il l'a fait en 1982, lorsque des éléments de la plate-forme de forage Ocean Ranger ont été récupérés et confiés à la Division pour examen.

Service des vols

En 1982-1983, un sous-comité consultatif du Ministre a continué à surveiller la mise en oeuvre des recommandations du juge Dubin sur le service des vols. La flotte d'aéronefs du Ministère fait maintenant l'objet d'un certificat qui atteste que les appareils fonctionnent et sont entretenus selon les mêmes normes que les aéronefs commerciaux. Six bases régionales et dix bases secondaires relèvent maintenant directement de la Direction générale du service des vols, comme l'exigent les normes commerciales. À la suite des recommandations de la Commission Dubin, 41 années-personnes ont été approuvées par le Conseil du Trésor en 1982-1983. Plusieurs des postes ont été dotés, notamment ceux d'agent de la sécurité des systèmes, de directeur de la formation et de directeur de l'assurance de la qualité.

Le Service des vols a acquis un hangar à l'aéroport municipal d'Edmonton pour les appareils à voilure fixe de la région de l'Ouest. À la fin de l'année, une étude était en cours pour déterminer l'espace nécessaire au bureau central du Service des vols à l'aéroport international d'Ottawa.

Autres activités

Tout au long de 1982, des négociations se sont déroulées entre les gouvernements du Canada et de l'URSS au sujet d'escales techniques d'Aeroflot à l'aéroport international de Gander pour assurer la relève des équipages des navires de pêche soviétiques. Les négociations devraient aboutir à la signature d'un protocole d'entente entre les deux pays au milieu de 1983.

La planification se poursuit en vue de la fourniture d'installations et d'équipement pour le service ADAC proposé dans le triangle Toronto-Ottawa-Montréal. Le projet démarrera lorsque le transporteur aérien choisi, Canavia, aura rempli toutes les obligations financières et autres conditions posées pour obtenir son permis de la Commission canadienne des transports.

L'ACTA a commencé la revue des besoins aéroportuaires dans le cadre

de l'étude fédérale-provinciale du transport maritime. Cette revue a permis de dégager les plans actuels et futurs pour l'infrastructure aéroportuaire à l'appui du système de transport maritime; elle a mis l'accent sur les installations de navigation aérienne et les installations aéroportuaires en place et a énuméré les investissements futurs possibles.

Au cours de l'année financière écoulée, cinq revues opérationnelles ont été effectuées, trois pour des directions de l'administration centrale, une sur le processus de revue de la qualité à l'ACTA et une dernière sur le filtrage des voyageurs.

Grâce à un plan des besoins en ressources humaines qui dégage, au chapitre de l'exploitation et de l'entretien, le nombre minimum d'années-personnes nécessaires au Programme des transports aériens de 1982-1983 à 1986-1987, l'ACTA a pu obtenir 107 années-personnes supplémentaires pour des secteurs opérationnels forts dégarnis.

Une revue spéciale destinée à dégager les autres besoins en ressources, et à examiner l'utilisation des ressources existantes a commencé au début de 1983. Un groupe de travail a été chargé de la revue qui permettra de déterminer les ressources nécessaires pour exécuter le Programme des transports aériens.

Au cours de l'année écoulée, le ministère des Transports et le ministère de la Défense nationale ont convenu de commanditer conjointement une association d'organismes civils bénévoles de recherche aérienne. Les membres de l'association viendront étoffer les services fédéraux de recherche et de sauvetage et participeront à des programmes fédéraux de sensibilisation à la sécurité aérienne. Ceci a pour objet de réduire les urgences faisant appel aux services de recherche et de sauvetage en incitant le public à participer à des programmes de sécurité, et de réduire le coût unitaire des activités de recherche et de sauvetage grâce à une utilisation proportionnellement plus grande des bénévoles.

Autres programmes ministériels et gouvernementaux

Sur directive du Conseil du Trésor, tous les ministères propriétaires ont recensé les édifices contenant de l'amiante vaporisée. Un examen des édifices de Transports Canada a été fait en 1981-1982 et des mesures correctives ont été entreprises et terminées dans neuf édifices et se poursuivent dans deux autres. Les mesures d'atténuation prévues pour sept édifices commenceront en 1983. Les conditions dans 16 autres édifices seront périodiquement évaluées.

L'Administration canadienne du transport maritime (ACTM) coordonne les activités de la Garde côtière canadienne, de la Société canadienne des ports, de la Direction des havres et ports, des quatre administrations de pilotage, de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, de la Compagnie de navigation Canarctic Ltée (dont le gouvernement fédéral est actionnaire majoritaire) et de la Société des transports du Nord Ltée.

La Garde côtière canadienne (GCC) a cinq bureaux régionaux situés à St. John's, Dartmouth, Québec, Toronto et Vancouver.

La Garde côtière canadienne:

- assure un système d'aides à la navigation et des services et systèmes de télécommunications et d'électronique;

- administre de nombreux règlements portant sur la sécurité des navires;

- coordonne la lutte contre la pollution maritime;

- fait enquête sur les accidents maritimes;

- entretient des voies navigables et des aides à la navigation;

- assure des services de déglaçage et escorte les navires dans les glaces; et,

- dirige les opérations de recherche et de sauvetage en mer.

La Société canadienne des ports (Ports Canada):

- assure le contrôle des activités de 15 ports importants et d'autres installations. (Neuf autres grands ports sont exploités de façon quasi autonome par des commissions portuaires qui relèvent de l'ACTM.)

La Direction des havres et ports:

- administre plus de 300 havres publics.

L'Administration canadienne du transport maritime (ACTM) a eu des activités très diverses en 1982-1983 qui ont touché aux domaines suivants: analyse des possibilités de recouvrement des coûts pour certains services de la Garde côtière; raffinement des politiques relatives aux services maritimes dans l'Arctique, sur les deux côtes et les Grands Lacs; et mise au point finale d'un plan de recherche et de développement destiné à définir les besoins liés aux activités maritimes accrues sur la côte est résultant de la mise en valeur des gisements de pétrole et de gaz au large. Une équipe de savants canadiens et américains a effectué, à partir du Polar Sea de la Garde côtière américaine, des recherches importantes sur la banquise de l'Alaska. La collaboration avec les États-Unis se poursuit également pour la mise en valeur des gisements de pétrole et de gaz de l'Arctique.

L'ACTM a publié une nouvelle politique de cabotage. En plus d'encourager les navires canadiens à participer au cabotage au Canada, cette politique les incite également à prendre part à l'exploration et à l'exploitation des ressources au large. L'ACTM a tenu des consultations avec divers transporteurs, groupes maritimes et experts en la matière, à l'occasion de l'examen de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Cet examen porte sur la possibilité d'exempter certaines pratiques des conférences de navires de lignes de l'application de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions qui expire à la fin de mars 1984.

Des plans d'intervention en cas de situations d'urgence maritimes qui pourraient avoir des répercussions importantes ont été publiés. Ces plans s'inscrivent dans l'effort global de coordination de la réaction du secteur privé et du gouvernement aux déversements importants d'hydrocarbures par des navires. Une caisse a été établie afin de couvrir le coût initial du nettoyage d'un tel déversement.

Aides et voies navigables

La Garde côtière canadienne (GCC) a terminé les plans de mise en service du système de balisage adopté par l'Association internationale de signalisation maritime à compter du 1er avril 1983. Dans les eaux communes, la mise en service du système est coordonnée avec la Garde côtière américaine. Le remplacement du système canadien sera presque terminé à l'automne de 1983; seuls des changements limités resteront à faire dans des secteurs peu importants en 1984.

Le Service des aides à la navigation maritime a remplacé l'alimentation de plus de 480 de ses petites balises lumineuses placées à terre, jusque-là assurée par piles non réutilisables, par des cellules photovoltaïques plus fiables et moins coûteuses. Les essais de ces cellules se sont poursuivis dans un phare important situé près de Kingston (Ont.) et sur huit bouées de navigation. Jusqu'à présent, les résultats des essais sont très encourageants.

Sur la côte est, l'installation d'une station Loran-C à Fox Harbour, au Labrador, s'est poursuivie. Cette station permettra d'étendre la couverture dans la mer du Labrador et de fermer les dernières stations Decca et Loran-A après la période de transition appropriée. Son entrée en service est prévue pour le 31 décembre 1983.

L'étude du modèle de la base de la GCC de Victoria qui se déroule au

Centre de recherches hydrauliques de la GCC touche à sa fin. Le Centre a poursuivi, de concert avec la Direction de la planification et du développement de Ports Canada, les études concernant l'aménagement portuaire proposé sur les hattures de Beauport, dans le port de Québec. Un contrat de construction d'un canal d'amenée à gros débit a été adjugé; le canal servira à l'étude des forces s'exerçant sur les orins de bouées et, par la suite, à d'autres études similaires. Le Centre a entrepris la planification d'essais sur la protection des piliers de pont.

La GCC a entrepris une analyse des risques de collision auxquels certains ponts sont particulièrement exposés, identifiés dans le rapport sur la vulnérabilité des ponts dans les eaux canadiennes. Elle a également lancé un programme de recherche et de développement relatif aux ouvrages de protection des piliers de pont.

Systèmes et services touchant les mouvements de navires

Le commissaire de la Garde côtière canadienne a approuvé un projet d'accord en vue de l'établissement d'une liaison de communications entre le système de STM (Services de trafic maritime) de l'Arctique canadien (NORDREG) et le système de notification de navires du Greenland Command. Grâce à cette liaison, les deux systèmes pourront plus facilement échanger des renseignements sur les mouvements de navires dans le détroit de Davis et la baie de Baffin au nord du 60^{e} parallèle.

L'administration centrale de la GCC a entrepris l'analyse de systèmes de STM afin de mettre au point un plan stratégique de services de trafic maritime au Canada au cours des dix prochaines années.

La construction d'un système de STM de niveau III a débuté dans le port de Prince Rupert. Les travaux devraient être terminés avant le 1er janvier 1984.

La rédaction des modifications proposées à la Loi sur la protection des eaux navigables est presque terminée. Un document de travail a été transmis aux provinces, à d'autres ministères fédéraux et a été communiqué au public; l'examen final des réactions à son égard est terminé.

Un service de transmission par radiotélétype, permettant l'échange de messages par télex avec les navires en mer, fonctionne maintenant à Halifax et à Vancouver. La comparaison sur les plans opérationnel et technique entre le service de téléscripteurs et le service radio de la GCC de Halifax a été effectuée les 22 et 23 mars 1983. Le Règlement sur les droits des stations radio de la Garde côtière a été modifié et un nouveau tarif applicable au service de correspondance publique par radiotélétype a été établi, avec effet au 1er avril 1983 et au 1er avril 1984. Le tarif est conforme aux lignes directrices du Programme des 6 et 5 %.

Le service de radiotéléphone en VHF (très haute fréquence) sera encore étendu pour tenir compte de l'usage de plus en plus rare du morse. La construction de cinq emplacements éloignés qui entreront "en ondes" en 1983 a commencé. La construction de neuf stations d'émetteurs radio VHF au sommet de montagnes isolées de la Colombie-Britannique se poursuit. Les travaux, qui dureront trois ans seront terminés en 1984 et coûteront $6.8 millions. Un service de sécurité et de correspondance public fiable en VHF

existera alors dans les eaux côtières canadiennes qui fonctionnera jusqu'à 40 milles marins (75 km) au large de la Colombie-Britannique.

Un service téléphonique maritime duplex qui sera relié au réseau téléphonique intérieur par le satellite ANIK a été mis en service à la station radio de la GCC de Killinek (T.N.-O.) pour assurer un service complet de correspondance public aux navires fréquentant le détroit d'Hudson et la partie septentrionale de la mer du Labrador.

Les bâtiments et l'antenne d'une station émettrice Loran-C ont été construits à Fox Harbour, au Labrador. Lorsqu'elle sera mise en service, la station améliorera la couverture dans la mer du Labrador et dans la partie septentrionale du golfe du Saint-Laurent.

Le laboratoire des télécommunications et de l'électronique a mis au point un prototype d'appareil de contrôle du Loran-C différentiel et du matériel pour aéronefs; cet appareil a été utilisé à terre et à bord d'hélicoptères lors d'essais effectués en Nouvelle-Écosse pour évaluer l'aptitude du Loran-C différentiel à vérifier la position des bouées.

La Direction des télécommunications et de l'électronique a effectué une étude du réseau des stations radio de la GCC. Le rapport de l'étude de mise au point du système contenait 26 recommandations relatives à un plan de mise au point à long terme d'un service mobile maritime de communications destiné à satisfaire aux besoins actuels et futurs.

Le 11 janvier 1982, des vents violents ont provoqué l'effondrement du toit du bâtiment abritant l'émetteur de la station radio de la GCC de St. John's; l'accident a entraîné la perte totale de toutes les installations d'émission sur moyennes et très hautes fréquences. Les émetteurs absolument indispensables ont été temporairement abrités dans une remorque; des mesures ont été prises pour réinstaller le matériel dans un nouveau bâtiment. La station a recommencé à fonctionner dans le nouveau bâtiment en janvier 1983, après une seule année d'une perte minimale de service.

Lutte contre la pollution

En 1982-1983, la GCC a augmenté d'environ $2.5 millions son inventaire de matériel de lutte contre la pollution. La valeur de remplacement de l'ensemble du matériel s'élève maintenant à environ $25 millions.

Une série d'exercices de lutte contre la pollution ont eu lieu dans toutes les régions de la GCC l'année dernière, y compris le déplacement du matériel à partir du dépôt de Tuktoyaktuk sur la côte de la mer de Beaufort.

La GCC a obtenu du matériel d'intervention dans les endroits isolés en cas d'incident de pollution. Elle a entrepris en 1982 la planification d'un essai à grande échelle des procédures et du matériel.

À la suite de nombreux incendies à bord de navires dans les ports, la GCC a reconnu le besoin de former les services de pompiers municipaux dans tout le pays aux techniques spéciales de lutte contre les incendies à bord d'un navire. Un groupe d'étude formé de représentants du Commissariat fédéral des incendies, de la GCC et de la Société canadienne des ports a préparé une présentation audiovisuelle qui servira de base à un séminaire de

formation sur la lutte contre les incendies à bord des navires.

Réglementation

La préparation des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada se poursuit. Ces modifications permettront au Canada d'adhérer à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et à la Convention de 1971 sur le Fonds international. Elles permettront également d'apporter des améliorations à la Caisse des réclamations de la pollution maritime et de mettre en réserve plus de $165 millions en prévision de tout déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne. La Loi fait également l'objet de modifications pour permettre au Canada d'adhérer à la Convention de 1973 sur la prévention de la pollution par les navires, à son protocole de 1978 ainsi qu'au protocole de 1978 de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de même qu'à la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Les modifications permettront également d'adhérer à la Convention de 1969 sur le jaugeage des navires.

La préparation du Code maritime, qui est appelé à remplacer la Loi sur la marine marchande du Canada, se poursuit. Avant d'être présenté au Parlement, le Code sera publié sous la forme d'un livre blanc, ce qui permettra de le modifier pour tenir compte des observations formulées par l'industrie et le public.

Le 18 juin 1982, le Canada a adhéré à la Conférence internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime. Le Canada a joué un rôle prédominant dans l'élaboration de la Convention, qui prévoit la collaboration entre les États et l'adoption de normes et de méthodes communes.

La rédaction du Règlement sur l'équipement électrique et la mécanique de navire qui constitue une codification et une révision de plusieurs normes et règlements nationaux existants est en voie d'achèvement. Il en va de même du Règlement sur les examens de mécaniciens de navire, qui s'inspire des dispositions de la Convention de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

La Direction de la sécurité des navires a entrepris un programme de recherche et de développement portant sur tous les aspects de l'exploitation d'un navire dans l'Arctique. Certaines des données relatives à l'Arctique seront applicables aux activités dans d'autres régions où existent des conditions semblables. Depuis l'incident de l'Ocean Ranger, la Direction assume des responsabilités accrues relativement aux activités maritimes au large à la demande de l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada.

Sinistres maritimes

En 1982, quelque 1350 sinistres maritimes, incidents et accidents à bord de navires ont été signalés à Transports Canada. Ils s'agissait principalement de navires commerciaux. Les incidents mettant en cause des embarcations de plaisance ne sont consignés que dans les cas exceptionnels. Deux faits peuvent expliquer cette augmentation par rapport à 1981 - où 1050 sinistres ont été signalés alors qu'il en est survenu en réalité 1223 - primo, une meilleure application de la réglementation sur les comptes rendus et secundo, une augmentation du nombre des incidents au cours de l'année.

En dépit des efforts déployés par les services de recherche et de sauvetage dans l'ensemble du Canada, 231 personnes ont trouvé la mort dans des accidents maritimes en 1982. Cent soixante huit de ces accidents ont fait l'objet d'une enquête de la Division des enquêtes sur les sinistres maritimes de la GCC.

Voici la liste des principaux sinistres signalés au cours de l'exercice 1982-1983.

Barbara B. Fletcher et Maritime Alliance

Ce bâtiment de pêche canadien et ce vraquier panaméen se sont abordés dans un épais brouillard au large du cap Race (T.-N.) le 1er mai 1982. Le bâtiment de pêche a subi une voie d'eau dans la salle des machines et a coulé en moins de trois minutes. Treize membres d'équipage qui s'étaient réfugiés sur deux radeaux de sauvetage ont été sauvés par un autre bateau de pêche.

Sir William Alexander

L'hélicoptère du navire de la GCC a glissé dans l'eau à tribord le 19 mai 1982, au large de l'île du Cap-Breton (N.-É.), alors qu'il décollait du navire pour emmener à terre un marin blessé. Le pilote et l'assistant ont été sauvés, mais le marin blessé s'est noyé. L'hélicoptère a été récupéré gravement endommagé. Ce sinistre fait l'objet d'une enquête du coroner.

Roland Desgagnés

Ce navire de charge canadien s'est échoué au large de Pointe-au-Pic, sur le Saint-Laurent, le 27 mai 1982. Le navire a été remis à flot et a mouillé l'ancre, mais il a coulé environ quatre heures plus tard. L'équipage a été recueilli par un navire de la GCC.

Canadian Bulker

Ce vraquier panaméen a heurté un iceberg à environ 245 km à l'est de St. John's (T.-N.) le 15 juin 1982. Le navire a subi des avaries importantes à l'avant provoquant un léger déversement d'hydrocarbures. Il a été inspecté à St. John's et est retourné en Europe pour y recevoir des réparations.

Petite Forte et Earl W. Rose

Ce caboteur mixte et ce chasseur canadiens se sont abordés au large de la côte sud-est du Labrador par visibilité réduite le 19 juillet 1982. Le Earl W. Rose a sombré, mais son équipage qui avait pris place sur un radeau de sauvetage a été recueilli par le Petite Forte.

Queen of Prince Rupert

Ce traversier canadien s'est échoué dans la passe Gunboat (C.-B.) le 27 août 1982. Il avait à son bord 334 passagers, 56 membres d'équipage et 59 véhicules. Le navire a subi des avaries importantes à la partie inférieure de la coque et les passagers ont été pris à bord d'un autre traversier.

Angi Derek II

Ce navire de pêche canadien a chaviré au large de Wedgeport (N.-É.) le 15 novembre 1982 entraînant la mort de la seule personne qui se trouvait à bord. Le navire a été retrouvé échoué sur la plage. Comme il s'agit du deuxième navire du même genre d'une classe importante de navires en fibre de verre qui chavire, le sinistre fait l'objet d'une étude spéciale.

Embarcations de 5,4 m (18pi) de Tadoussac

Le 13 décembre 1982, deux petites embarcations de plaisance canadiennes non pontées sont parties de Tadoussac avec 11 personnes à bord, principalement des touristes français et suisses. Le temps était beau, et il ne faisait que -19°C. L'une des embarcations a atteint le rivage avec sept personnes environ 12 heures plus tard; l'autre a dérivé sur le Saint-Laurent et a été retrouvée environ 26 heures après le départ. Deux personnes étaient mortes d'hypothermie. La plupart des survivants souffraient de gelures plus ou moins graves. Le sinistre fait l'objet d'une enquête du coroner.

Westminster Tyee et Green Giant

Un remorqueur canadien qui avait en remorque une barge flottante immatriculée aux États-Unis, le Green Giant, a été mis en cause dans un sinistre lorsque, le 21 janvier, la flèche d'une grue mobile placée sur la barge a heurté le pont First Narrows de Vancouver. La barge entrait au port pour subir des réparations. La flèche de la grue s'est effondrée et le pont a subi des avaries mineures; personne n'a été blessé. Le pont, sur lequel il y avait alors une forte circulation, a été ébranlé et l'incident a fait l'objet de nombreux commentaires dans les médias.

Irving Eskimo

Ce navire-citerne canadien d'une jauge brute de 23 376 tonneaux descendait de Montréal à Saint-Jean (N.-B.), au tirant d'eau maximal possible sur le fleuve; chargé de 32 600 t de pétrole brut de l'Alberta, le navire s'est échoué le 1er février 1983 en amont du pont de Québec. Le navire a subi des avaries à l'avant sous la coque, notamment une voie d'eau, mais il n'y a pas eu de déversement.

Au cours de l'année, trois investigations formelles ou enquêtes publiques se sont poursuivies ou ont été entreprises sur les incidents suivants:

a) le heurt du pont de Québec par le navire grec Athanasia Comninos;

b) l'incendie et l'abandon du navire-citerne canadien Hudson Transport au large de Matane (Québec), qui avait causé sept morts; et

c) le chavirement et le naufrage du navire de recherche canadien Arctic Explorer au large de la pointe nord de Terre-Neuve, qui ont causé 13 morts.

Une enquête sur le naufrage de la plate-forme de forage au large Ocean Ranger a été entreprise de concert avec le gouvernement de Terre-Neuve. On prévoit que les audiences dureront deux ans. Le naufrage de cette plate-forme immatriculée aux États-Unis fait également l'objet d'une enquête conjointe du U.S. National Transportation Safety Board et de la Garde côtière américaine.

Systèmes de la flotte

Un pourcentage élevé des navires et des aéronefs de la GCC est maintenant complètement désuet; de nombreuses unités ont presque atteint la fin de leur durée utile. Par ailleurs, la technologie maritime progresse rapidement. En outre, la concurrence croissante du secteur privé a entraîné une pénurie de plus en plus grave d'officiers de navire compétents.

Devant cette situation, la flotte

de la GCC a réagi en élaborant de nouveaux plans d'équipement pour moderniser ses navires et ses aéronefs en remplaçant systématiquement les unités désuètes et en modernisant les autres pour rendre la flotte plus rentable. La GCC a commencé à la fin de l'exercice 1982-1983 à mettre au point des modèles de navires plus efficaces et à passer des contrats de construction des types de navires dont le besoin se fait le plus sentir. Des mesures ont été prises pour établir un meilleur système de recrutement des équipages et pour améliorer la formation, l'organisation des congés et les autres mesures de gestion des ressources humaines pour faire de la GCC un employeur plus concurrentiel. Un nouveau régime de congés permet aux officiers de navire de prendre congé plus régulièrement et contribue ainsi à l'amélioration du moral.

En 1982-1983, la Direction des systèmes de la flotte a beaucoup avancé dans la mise au point de plusieurs modèles de navire conformes au désir de la GCC d'avoir une flotte composée d'un nombre raisonnable de classes ou de types de navire. Le cahier des charges des brise-glace de la classe "R" sert de base aux futurs programmes de construction des brise-glace de classe 1200. Le cahier des charges du brise-glace léger et grand baliseur de type 1100 est terminé; la construction des deux premiers navires devrait débuter au milieu de 1983. De même, le cahier des charges du brise-glace léger et baliseur moyen de type 1050 est terminé; la construction de deux de ces navires devrait débuter à la fin de 1983. Des progrès ont également été réalisés dans la conception des baliseurs moyens renforcés pour les glaces de type 1000 et des petits baliseurs de type 800. Dans le domaine de la recherche et du sauvetage, le modèle préliminaire de la petite vedette renforcée pour les glaces de type 200 est prêt; la construction devrait commencer à la fin de 1983. Les travaux d'amélioration du modèle d'embarcation de recherche et de sauvetage de type 300 avancent; la construction devrait commencer vers le milieu de 1983.

La GCC a acquis plusieurs navires en 1982-1983. Elle a accepté livraison de Port Weller Dry Docks en octobre 1982, du Des Groseilliers, troisième brise-glace de la classe "R", qui a été affecté à la région des Laurentides. La compagnie Breton Industrial and Marine Limited a livré les deux derniers navires de recherche et de sauvetage de classe 400; l'un a été affecté à la région de l'Ouest et l'autre à la région du Centre. Deux bâtiments de recherche et de sauvetage plus petits, qui mesurent 12,3 m, ont été construits par la compagnie Canada Dredge and Dock de Kingston et livrés à la GCC en octobre 1982. Encore une fois, l'un a été affecté à la région de l'Ouest et l'autre à la région du Centre. Le Tupper, baliseur de type 1000, qui avait atteint la première moitié de sa vie utile, a été modernisé. Les travaux ont pris fin en janvier 1983.

Recherche et sauvetage en mer

La GCC exploite 72 unités spéciales de recherche et de sauvetage au Canada, qui vont des petites unités côtières aux vedettes de haute mer à grande autonomie et trois aéroglisseurs. Ces unités ont participé à quelque 5500 missions en 1982 et ont contribué à sauver quelque 1500 vies. Sept nouvelles unités sont entrées en service à divers endroits sur les côtes est et ouest et dans la région des Grands Lacs.

Les principales causes d'interventions au cours de cette période ont été

les pannes et les échouements, qui motivent respectivement 43 et 10 % de toutes les missions de recherche et de sauvetage. Comme par le passé, les embarcations de plaisance constituent la majorité des cas et environ 4800 d'entre elles ont reçu de l'aide. Les bâtiments de pêche sont en cause dans environ 2000 incidents signalés.

Comme on l'a indiqué ci-dessus, 231 personnes ont trouvé la mort dans des incidents maritimes en 1982.

Au cours de 1982, la GCC a intensifié son programme de prévention en matière de recherche et de sauvetage, destiné principalement aux plaisanciers et aux pêcheurs. Le programme se compose de deux éléments distincts mais complémentaires:

a) un programme national de sensibilisation du public comprenant des inspections gratuites des petites embarcations, des démonstrations de sécurité et la publication d'une documentation de sécurité et de films de formation touchant les populations cibles qui ont fréquemment recours à l'aide des services de recherche et de sauvetage; la GCC envisage également la formation de conseils régionaux de sécurité qui inciteront les groupes locaux s'intéressant à la sécurité des petites embarcations à jouer un rôle plus actif dans le programme national de prévention;

b) un programme d'application des lois destiné à renforcer le respect du Règlement sur les petits bâtiments qui s'applique à leur matériel de sécurité. Le programme débutera durant l'été 1983 par la création d'équipes volantes d'application dans l'ouest du Canada et sur les Grands Lacs, où de fortes concentrations de navires existent.

Le Service auxiliaire canadien de sauvetage maritime a continué de jouer un rôle croissant dans la solution des incidents de recherche et de sauvetage dans l'ensemble du pays. Le Service, créé en 1978, dispose maintenant de 1300 bénévoles et de 600 navires qui sont disponibles pour des missions de recherche et de sauvetage. Ces bénévoles ont été affectés, en 1982, à 1000 missions et ont contribué à promouvoir la sécurité nautique en effectuant des inspections gratuites et des démonstrations de sécurité.

Au niveau international, l'événement le plus important de l'année dernière a été le lancement du satellite soviétique COSPAS dans le cadre du Programme de recherche et de sauvetage assistés par satellite (SARSAT). Le Programme a pour objet de fournir un satellite destiné à recevoir les émissions provenant des radiobalises de détresse transportées par les aéronefs et les navires et à retransmettre l'information à des stations terrestres. Le Canada a contribué à la mise au point du premier satellite américain SARSAT dont le lancement est prévu pour 1983. La GCC participera à l'évaluation de ce programme, qui laisse entrevoir un avenir très prometteur pour l'ensemble du Programme de recherche et de sauvetage.

Le Rapport sur l'évaluation des opérations de recherche et de sauvetage au Canada, aussi connu sous le nom de rapport Cross, a été publié à la fin de décembre. Il décrit le programme de recherche et de sauvetage en vigueur, évalue la mesure dans laquelle les objectifs sont atteints et examine la gestion et l'organisation. Le Cabinet a accepté les 58 recommandations du rapport, qui se répartissent en quatre catégories distinctes: gestion, ex-

ploitation, prévention et activités de programme. Parmi les recommandations, 24 touchent directement l'Administration du transport aérien et celle du transport maritime de Transports Canada. Leur application fait l'objet au Ministère d'une action concertée. Considéré comme le document de référence pour les années à venir, le rapport Cross exercera à ce titre une influence constante sur toutes les activités de recherche et de sauvetage dans un avenir prévisible.

Activités dans l'Arctique

La Direction générale des systèmes de la flotte a assuré la coordination et la direction de la mission annuelle de réapprovisionnement de l'est de l'Arctique et a participé à la livraison par mer de combustible, de matériel et d'autres denrées aux bases et aux localités éloignées ainsi qu'aux stations de la ligne DEW. Elle a également assuré des services d'organisation du trafic dans les glaces et d'escorte par brise-glace à l'intention des navires commerciaux, particulièrement ceux se rendant à Churchill, dans la baie d'Hudson, et des navires faisant escale à Frobisher Bay, dans le détroit de Strathcona, à Resolute Bay, à l'île Little Cornwallis, à l'île Melville et aux stations situées sur la côte est de l'île de Baffin et dans le bassin Foxe.

La mission de réapprovisionnement de l'est de l'Arctique a été effectuée grâce à neuf navires de charge transportant des marchandises sèches et à quatre navires-citernes affrétés. Ces navires étaient appuyés par sept brise-glace de la GCC et par un baliseur renforcé pour les glaces. Trente et une communautés, stations de la ligne DEW et stations scientifiques du Canada et du Groenland ont reçu un total de 10 393 t de marchandises sèches et 28 881 000 L de produits pétroliers, de mazout et de lubrifiants en vrac. Le personnel de la GCC a par ailleurs assumé la double responsabilité d'agent des douanes et de gardien de port à Nanisivik et à l'île Little Cornwallis, où il a surveillé le chargement de 115 431 et 154 528 t de minerai de plomb et de zinc respectivement. Ces expéditions de minerai de plomb et de zinc depuis l'île Little Cornwallis étaient les premières expéditions de ressources minérales à partir de cet endroit depuis 1973.

Le système de trafic maritime de l'Arctique (NORDREG Canada) et le Bureau de surveillance des glaces de Frobisher Bay ont surveillé et dirigé les mouvements des navires dans les eaux arctiques en renseignant les navigateurs sur le trafic, les dangers pour la navigation, les conditions atmosphériques et l'état des glaces et en fournissant des services d'organisation du trafic dans les glaces et d'escorte de brise-glace en fonction des besoins.

Au cours de la saison de navigation, 72 navires, y compris des navires de la GCC, sont entrés dans la zone de trafic de l'Arctique canadien. Trois d'entre eux ont été endommagés par les glaces et deux ont subi des avaries au dessous de la ligne de flottaison, l'un en s'échouant et l'autre en heurtant un objet submergé non identifié.

Outre le service d'escorte que les brise-glace de la GCC ont assuré pendant la mission de réapprovisionnement de 1982, ils ont assisté les navires commerciaux et aidé à réaliser des projets spéciaux pour le compte de différents ministères, particulièrement des études hydrographiques, océanographiques et scientifiques pour le compte du ministère des Pêches et des Océans et du ministère de l'Environnement.

Le John A. Macdonald a été le premier brise-glace à appareiller de son port d'attache; il s'est ensuite rendu dans le détroit de Strathcona pour assister le vraquier NM Arctic à Nanisivik. Lors de son premier voyage, l'Arctic a chargé environ 25 920 t de concentré de plomb et de zinc et a appareillé de Nanisivik pour l'Europe du Nord le 3 juillet, soit deux à trois semaines avant la date habituelle d'ouverture de la saison de navigation dans le nord de l'Arctique.

À la fin d'août, le Macdonald a effectué deux voyages entre Grise Fiord et Eureka, pour escorter le navire-citerne à moteur Ludger Simard et le navire de charge NM Arctic Tide. Lors de son deuxième voyage, le Macdonald a poursuivi sa route jusqu'au fiord Tanquary, par 81°25'N et 77°15'O, pour décharger une quantité limitée de marchandises destinées à la compagnie Kenn Borek Air Lines. Les conditions atmosphériques et l'état des glaces ont été favorables pendant toute la saison et, au début de septembre, le Macdonald est revenu dans le secteur du détroit de Lancaster pour y aider au besoin les navires. À la mi-septembre, le Macdonald a été libéré de ses responsabilités dans l'Arctique et est rentré à Dartmouth (N.-É.), son port d'attache. Le 1er novembre, le Macdonald a de nouveau appareillé de son port d'attache pour appuyer l'Arctic lors du dernier voyage de ce dernier pour la saison à destination de Nanisivik. Le 12 novembre, alors que les deux navires se trouvaient toujours à 72 km à l'est du détroit de Lancaster, la mission a été annulée parce que l'état des glaces ne permettait pas de poursuivre leur voyage jusqu'à destination.

Le Sir John Franklin a été affecté au secteur de la baie et du détroit d'Hudson le 2 juillet pour entreprendre la remise en service des aides à la navigation et assurer au besoin l'escorte des navires. À la mi-août, le navire a été envoyé dans le secteur du détroit de Barrow et du détroit du Vicomte-Melville pour appuyer les navires commerciaux assurant le soutien logistique annuel des activités saisonnières de la pointe Rea. Le Franklin a appuyé jusqu'à la fin de septembre les navires faisant escale à la mine Polaris sur l'île Little Cornwallis; il a alors été détourné vers le secteur du détroit d'Hudson pour y aider les navires.

Le Labrador a quitté Dartmouth (N.-É.) le 14 juillet et a fait route sur le détroit de Cumberland pour aider le navire de charge NM Kanguk, qui quittait le détroit, à se dégager d'une forte concentration de glaces. Le Labrador s'est ensuite dirigé vers le nord pour entreprendre son programme de recherches hydrographiques et pour aider au besoin les navires fréquentant le détroit de Lancaster. Le navire a principalement participé à l'étude d'un secteur situé au sud de l'île Bathurst et considéré par le Service hydrographique du Canada comme l'un des secteurs prioritaires du nord de l'Arctique parce que les navires-citernes de GNL à fort tirant d'eau l'emprunteront un jour pour se rendre à l'île Melville.

Le 16 juillet, le Pierre Radisson s'est dirigé vers l'entrée du détroit d'Hudson pour aider les navires commerciaux. Jusqu'à son départ à la fin de juillet, le navire a été principalement affecté au soutien de la navigation entre l'île Resolution et Frobisher Bay. Entre ces voyages d'escorte, il a assuré le soutien logistique du Service canadien de la faune dans l'île Akpatok et l'île Hantzsch.

Le 30 juillet, le Radisson s'est

rendu à Narssarssuaq, au Groenland, pour assurer le logement et le soutien logistique de Son Excellence le Gouverneur général et de son entourage à l'occasion du millième anniversaire de l'arrivée au Groenland d'Éric le Rouge. Le Radisson s'est ensuite rendu à l'île Broughton pour escorter les navires effectuant le réapprovisionnement des communautés et des stations de la ligne DEW situées sur la côte est de l'île de Baffin. Peu après, le Radisson a reçu l'ordre de participer aux recherches de trois Inuit portés disparus lors d'un voyage effectué en canot entre Merchants Bay et Broughton Bay. Après la réussite de sa mission de recherche et de sauvetage, le Radisson a recommencé à assurer l'escorte des navires le long de la côte est de l'île de Baffin et, au début d'octobre, à assurer le soutien de la fin de la saison de navigation à Nanisivik et à l'île Little Cornwallis. Il a ensuite mis le cap sur le sud en passant par Killinek pour prendre à son bord du personnel de la station radio de la GCC.

Le Norman McLeod Rogers a appareillé de Québec le 4 août pour escorter les navires dans le détroit d'Hudson. Plus tard le même mois, le navire a été chargé d'appuyer les opérations se déroulant dans le bassin Foxe. Une fois terminées les activités des navires-citernes et des navires de charge dans le bassin Foxe, le Rogers a escorté le dernier navire de charge à son départ et a par la suite été affecté au soutien des navires fréquentant le détroit d'Hudson. Vers la fin de septembre, le brise-glace a enlevé les aides flottantes saisonnières de Lake Harbour et de Frobisher Bay avant de retourner à Québec.

Le 20 juillet, le Camsell a appareillé de Victoria et s'est rendu dans le secteur occidental de l'Arctique pour escorter les navires assurant le réapprovisionnement des stations de la ligne DEW. Le Camsell a participé à la remise en service des aides à la navigation à Tuktoyaktuk et a également effectué l'inspection des marégraphes pour le compte de l'Institut des océans et des sciences du ministère des Pêches et des Océans.

Le Sir William Alexander a quitté Dartmouth le 22 juillet et a fait route à destination de la côte est de la baie d'Hudson pour entreprendre une étude hydrographique détaillée des approches de Cape Smith, Knight Harbour et des environs du village d'Akulivik. La mission toute entière s'inscrit dans le cadre du programme hydrographique de 1982.

Le Narwhal a quitté Dartmouth le 8 juillet et a fait route vers Québec pour effectuer le chargement d'un chariot élévateur lourd et de divers matériaux et pièces d'équipement pour les livrer à Frobisher Bay et à la station radio de la GCC de Killinek.

Missions hivernales dans les eaux régionales

La GCC a confié des missions dans la région des Maritimes aux brise-glace John A. Macdonald, Labrador, Sir William Alexander et Tupper. Ces navires ont fourni des services de dégagement des glaces aux navires de commerce qui empruntent régulièrement les voies de navigation dans le golfe du Saint-Laurent, la baie des Chaleurs et les ports de l'Atlantique. À la fin de février, à cause de l'épaisseur des glaces au large de la côte nord-est de Terre-Neuve, le Labrador a été envoyé dans cette région pour aider les navires qui en étaient prisonniers et les traversiers. Le Macdonald est demeuré dans la région du golfe où il a aidé les navires faisant escale à Gaspé et à

Sept-Îles, alors que l'Alexander et le Tupper ont été envoyés pour aider les navires de commerce qui effectuent la navette entre Charlottetown, Miramichi et Dalhousie (N.-B.).

Dans la région de Terre-Neuve, les brise-glace Sir John Franklin et Sir Humphrey Gilbert ainsi que le Grenfell, navire de recherche et de sauvetage à coque renforcée, ont aidé les navires de commerce et les traversiers desservant le nord-est de l'Île. À la fin de février, les vents du large avaient provoqué une telle accumulation de glaces sur la côte, que les brise-glace Labrador et Des Groseilliers ont dû quitter leur région respective pour aller aider les navires de commerce, les bateaux de pêche et les traversiers que les glaces retardaient ou retenaient prisonniers dans toutes les eaux de la côte nord-est de l'Île. Les accumulations de glaces que les navires de commerce ont affrontées dans cette région sont considérées comme les plus importantes depuis des années; elles ont été principalement causées par des températures inférieures à la moyenne et par des vents prédominants du nord-ouest qui ont fait dériver la banquise du Labrador plus rapidement que d'habitude vers le sud.

Six brise-glace de la région des Laurentides, le Pierre Radisson, le Des Groseilliers, le Norman McLeod Rogers, le Montcalm et le J.E. Bernier, le Simon Fraser ainsi que le Tracy, navire renforcé pour les glaces, ont été dépêchés le 1er décembre par la GCC pour fournir des services de dégagement des glaces aux navires de commerce qui empruntent le Bas Saint-Laurent jusqu'à Montréal, ainsi que le Saguenay. À la fin de février, le Des Groseilliers a été envoyé sur la côte nord-est de Terre-Neuve pour y aider d'autres unités de la GCC. Le Simon Fraser s'est vu confier la tâche d'effectuer une patrouille de recherche et de sauvetage entre Tadoussac et Sept-Îles (Qué.), sauf pour une courte période à la fin de janvier au cours de laquelle on l'a dépêché pour dégager un navire prisonnier des glaces à l'entrée du port de Bathurst (N.-B.).

Dans la région du Centre, deux brise-glace ont effectué une mission de soutien des navires de commerce alors que deux navires renforcés pour la navigation dans les glaces, le Simcoe et le Montmorency, ont rempli des missions d'escorte à la fermeture de la saison de navigation. En décembre, le Griffon a franchi le canal de Welland avant sa date de fermeture et s'est rendu à Amherstburg pour escorter les navires de commerce jusqu'à la fin de décembre. Il s'est ensuite rendu à Midland où durant tout l'hiver il a aidé les mouvements des navires dans les ports de la baie Georgienne et du lac Huron. L'Alexander Henry a aidé les navires de commerce à entrer et à sortir des ports de Thunder Bay et de Duluth et il a également maintenu ouvertes les voies de navigation empruntées par les navires de commerce à l'entrée de ces ports pour faciliter le mouvement des navires. À la mi-février, l'Alexander Henry a participé au large de Thunder Bay à des essais de dégagement des glaces au moyen de la plate-forme à coussin d'air.

Missions diverses

Le câblier brise-glace John Cabot a travaillé pendant toute l'année dans l'Atlantique pour le compte de Téléglobe Canada qui l'a affrété pour une période prolongée.

Le Wolfe, un baliseur brise-glace de 77 m de longueur, a été transféré de la région des Maritimes à la région de l'Ouest parce qu'il est particulière-

ment bien équipé pour les travaux d'entretien des bouées, les opérations d'hélicoptères et le dégagement des glaces, ce qui lui permettra de remplacer, le cas échéant, le Camsell dans l'ouest de l'Arctique au cours des mois d'été.

L'Alexander Mackenzie, un baliseur de 46 m, a été transféré de la région de l'Ouest à celle des Maritimes où ses qualités de baliseur seront plus utiles.

Formation de la flotte

Les services centraux des Systèmes de la flotte ont créé, financé et coordonné leur plan de formation pour 1982-1983 dans le cadre duquel des cours de formation professionnelle et technique ont été suivis par 650 membres de la flotte. En juin, le Collège de la Garde côtière canadienne a accordé leur diplôme à 21 officiers de pont et 12 officiers mécaniciens et a accueilli 109 nouveaux élèves-officiers à la fin août 1982.

Uniformes de la flotte de la Garde côtière

À la suite de l'étude sur les uniformes de la GCC, les membres de la flotte ont reçu leurs nouvelles tenues de travail.

Économies d'énergie

Les mesures d'économie d'énergie prises au cours de 1982-1983 sont les suivantes: remplacement du navire à vapeur d'Iberville par le Des Groseilliers, un navire à propulsion diesel-électrique consommant beaucoup moins de mazout; mise en service de navires de conception nouvelle comme le type 1100 qui consomme environ deux fois moins de mazout que les navires qu'il remplacera; dans le domaine des aides maritimes, évaluation positive de l'utilisation des cellules photovoltaïques qui remplaceront les accumulateurs fixes de celles-ci; installation de câbles sous-marins permettant de remplacer le mazout par l'électricité dans certains phares; vérifications de consommation d'énergie effectuées dans trois régions pour déterminer les exigences futures en matière de réfection des bâtiments; installation d'un système de chauffage à l'énergie solaire au nouveau centre des opérations de la GCC de Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine; installation d'un chauffe-eau domestique solaire à l'atelier de la base de Victoria; et réalisation de travaux de réfection visant à améliorer l'économie d'énergie de plusieurs bâtiments situés en divers endroits au pays.

Programme des brise-glace polaires

Un contrat a été adjugé à la société German et Milne, architectes navals de Montréal, en août 1981, pour modifier le modèle de brise-glace polaire de classe 7 afin de le rendre conforme aux prescriptions du Règlement sur la prévention de la pollution des eaux arctiques par les navires, applicables aux brise-glace polaires de classe 8. Un autre contrat, d'un montant de $136,000, a été adjugé pour la conception détaillée et la simulation sur ordinateur d'un système de propulsion mécanique de rechange. Les deux contrats ont été exécutés en 1982-1983.

Compte tenu du délai de construction de six ans, la GCC demandera l'autorisation de solliciter des soumissions aux trois chantiers navals canadiens capables de construire ce navire, soit la Saint John Shipbuilding and Drydock Co. Ltd., la Davie Shipbuilding et la Burrard Yarrows.

Création d'une région du Nord

Depuis le début de la mise en valeur de l'Arctique, les responsabilités de la GCC en matière d'aides à la navigation, de sécurité des navires, de dégagement des glaces, de recherche et de sauvetage ont été partagées entre des organisations fonctionnelles au sein de l'administration centrale, avec le soutien opérationnel des régions. Aucun organisme particulier ne s'est vu confier la responsabilité de planifier et de diriger les opérations nordiques attribuées sous mandat à la GCC par divers lois, règlements et directives de Cabinet.

La Commission d'évaluation environnementale de l'élément nordique du projet pilote de l'Arctique a recommandé que Transports Canada crée un "organisme de contrôle" de transport maritime dans l'Arctique. Cette recommandation a entraîné la création d'une nouvelle direction générale du Nord au sein de la GCC utilisant les ressources mises à la disposition du groupe chargé de la réalisation du projet du brise-glace polaire.

Le développement de cette région par la GCC s'effectuera en cinq étapes synchronisées avec la mise en valeur des gisements d'hydrocarbures de l'Arctique.

Programmes spéciaux d'emploi - Marine

La création et la mise en oeuvre de programmes pour la population noire de la Nouvelle-Écosse, les handicapés, les francophones, les autochtones et les femmes se sont poursuivies régulièrement tout au long de l'année. La représentation de ces groupes à l'échelle nationale a pris un caractère positif en raison des facteurs suivants:

a) Le Programme d'emploi pour la population noire de la Nouvelle-Écosse a permis de recruter trois nouveaux employés de race noire dont le nombre est passé de 14 (0,9 %) à 17 (1,1 %).

b) Le Programme pour les handicapés a connu une augmentation de 11 employés dont le total s'élève maintenant à 18.

c) Le nombre des employés francophones est passé de 1472 (24,7 %) à 1608 (25,5 %).

d) Le nombre des employés autochtones est passé de 9 (0,2 %) à 27 (0,4 %).

e) Grâce au Programme de promotion de la femme, le nombre des employées est passé de 823 (13,8 %) à 945 (15 %).

Ports Canada

La Société canadienne des ports (Ports Canada) administre les installations portuaires situées à 15 endroits différents au Canada.

La nouvelle loi adoptée par la Chambre des communes le 26 juillet 1982 et promulguée le 24 février 1983 assure une plus grande autonomie sur le plan de l'exploitation et de la gestion des ports relevant de Ports Canada. La Loi sur la Société canadienne des ports prévoit la création de sociétés portuaires aux ports qui répondent aux critères d'importance nationale et régionale, dont la gestion est assurée localement et qui jouissent d'une autonomie financière. Le 24 février 1983, le Conseil des ports nationaux est devenu la Société canadienne des ports ou Ports Canada.

En 1982, 29 550 navires ont fait

escale dans les ports de Ports Canada, soit une diminution de 10,5 % par rapport à 1981. Le tonnage réel manutentionné aux quais administrés par Ports Canada a atteint 57,8 millions de tonnes, une baisse de 6,7 % par rapport à l'année précédente. Le tonnage total acheminé par les ports de Ports Canada est tombé à 137 millions de tonnes en 1982 alors qu'il s'élevait à 160,5 millions de tonnes en 1981.

Les recettes de Ports Canada ont atteint $190.8 millions en 1982 par rapport à $180.8 millions en 1981, alors que son revenu net est tombé de $59.8 millions en 1981 à $57.5 millions en 1982.

L'année 1982 a été la troisième année consécutive où Ports Canada a connu un revenu net positif.

La diminution de revenu net de $2.3 millions par rapport à 1981 est en grande partie attribuable à une diminution des recettes de $2.4 millions. En 1982, le revenu provenant des investissements représentait environ 55 % du revenu net à cause de l'élargissement de la base des investissements et de rendements plus élevés.

Les recettes sur les immobilisations sont tombées à 6,9 % par rapport à 8,2 % en 1981.

En 1982, Ports Canada a dépensé une somme record de $191 millions (comparativement à $65 millions en 1981) fournis par son capital d'exploitation, des prêts et des subventions, pour acheter ou construire des immobilisations. Ce montant inclut les dépenses d'immobilisations engagées par Ridley Terminals Inc., soit $65.3 millions, qui apparaissent maintenant pour la première fois dans le rapport financier de Ports Canada. (Ridley Terminals Inc. construit actuellement un nouveau terminal charbonnier au port de Prince Rupert (C.-B.) et en assurera l'exploitation.)

Une étude de faisabilité a été effectuée au port de St. John's concernant la réalisation d'un programme de $2.3 millions destiné à améliorer les installations du terminal principal de ce port. Des plans ont été tracés pour la réalisation d'un projet du Canadien National concernant la construction d'un élévateur maritime "synchro-lift" et de trois nouvelles cales sèches.

Au port de Halifax, la construction du terminal II pour conteneurs s'est terminée en juillet 1982; la participation financière de Ports Canada à ces travaux s'élève à $27.8 millions. Un programme de dépoussiérage des élévateurs à grain s'élevant à $4.9 millions est en cours et devrait être terminé en 1984.

Au port de Saint-Jean (N.-B.), on a entrepris la construction d'un important terminal potassier dont le coût sera de l'ordre de $21.1 millions.

Au port de Québec, on a autorisé en 1982 l'exécution d'un programme de $1.1 million pour la construction d'un atelier et d'un bâtiment pour abriter les services de police et de sécurité.

En décembre 1982, au port de Montréal, on a terminé l'agrandissement de l'élévateur à grain n° 4, ce qui permet de stocker 112 000 t supplémentaires de grain. Le coût total de ces travaux est maintenant évalué à $20.3 millions.

Les travaux d'amélioration d'une installation de chargement des camions à l'élévateur à grain n° 3, qui ont coûté $3.7 millions, se sont achevés à

la fin de 1982.

On a exécuté un programme de $2.8 millions à l'élévateur à grain n° 5 pour y installer un système de raccord entre les balances à grain et la nouvelle annexe d'entreposage du grain.

Au port de Montréal toujours, se terminait en décembre la réalisation d'un important projet de $16.9 millions au terminal Racine. Il portait sur la construction d'un espace supplémentaire de 4,5 ha, la construction de nouvelles fondations de voies pour grues mobiles, l'installation des services publics souterrains, l'exécution de travaux de revêtement et l'installation de nouvelles voies de terminal, la construction d'une voie d'accès et d'un nouveau quai de 220 m de long. Le terminal Racine offre maintenant à ses clients une surface totale de 11,7 ha pour la manutention des marchandises et compte trois quais modernes où s'effectuent rapidement le chargement, le déchargement et l'entretien des navires.

Un autre projet de $2 millions s'est achevé en novembre au terminal pour conteneurs Task de Montréal. Le projet comportait la construction de nouvelles fondations de 220 m de longueur pour l'établissement d'une voie ferroviaire pour grue mobile et la mise en place des installations électriques requises pour l'installation de ponts roulants à conteneurs. Au cours de l'automne de 1982, on a entrepris la réalisation d'un autre projet de $3.4 millions au terminal Task. Ces travaux ont pour objet de prolonger les quais de 70 m et d'agrandir l'espace afin d'obtenir une surface totale de 9,8 ha pour la manutention des marchandises.

Au port de Sept-Îles, on a présenté les plans d'un projet de construction d'un nouveau port public de $36 millions à Pointe-Noire, dans la baie de Sept-Îles. Le nouveau quai de 260 m de longueur de cet emplacement en eaux profondes constituera un emplacement idéal pour la manutention des marchandises en vrac, ces terrains étant adjacents à ceux occupés par les entreprises du secteur privé.

Au port de Trois-Rivières, on a autorisé la réalisation d'un projet de restauration de la partie historique du port et du quartier adjacent de la ville, projet qui était à l'étude depuis 1976. Ports Canada cède 2,1 ha de terrain à Travaux publics Canada.

À l'élévateur de Prescott (Ont.), on a entrepris des travaux évalués à $2.2 millions pour améliorer le dépoussiérage.

De même, le système de dépoussiérage à l'élévateur de Port Colborne (Ont.) sera perfectionné au coût de $2.3 millions.

Au port de Churchill (Man.), Ports Canada, en collaboration avec le Groupe des grains de Transports Canada, a entrepris une étude sur l'avenir de ce port. Un groupe d'étude du gouvernement fédéral examine actuellement la possibilité d'engager des dépenses d'immobilisations supplémentaires.

Au port de Vancouver, des travaux de construction de $47.7 millions entrepris par Ports Canada pour l'agrandissement du terminal Roberts Bank ont été exécutés selon le calendrier prévu pour 1982-1983. Le terminal actuel compte une installation d'exportation de charbon d'une superficie de 25 ha. Le projet d'agrandissement du terminal comprend l'aménagement de trois terminaux supplémentaires de 25 ha, l'agrandissement de la zone de mouillage et l'élargissement de la

chaussée. D'ici septembre 1983, le terminal actuel devrait avoir porté sa capacité annuelle de manutention de 12 millions à environ 20 millions de tonnes de charbon.

Les grands travaux d'agrandissement du terminal Lynnterm pour marchandises générales et produits forestiers se sont poursuivis durant 1982. Ce projet de $3.3 millions a pour objet d'augmenter la superficie d'entreposage à ciel ouvert et celle du hangar. À la fin des travaux en 1983, le terminal disposera d'une superficie totale de 28,1 ha de quais d'une longueur de 732 m.

En outre, au port de Vancouver, les travaux exécutés dans le cadre du programme de $18.6 millions pour améliorer et agrandir les terminaux à conteneurs Vanterm et Centennial étaient très avancés à la fin de 1982. En août 1982, Ports Canada adjugeait, dans le cadre de ce programme, un contrat de $11 millions pour la livraison et l'installation de deux ponts roulants modernes à conteneurs pour le port destinés à assurer le chargement et le déchargement rapides des navires et pour consolider sa position parmi ses concurrents sur le marché des conteneurs de la côte ouest.

La réalisation d'un autre programme de $4.5 millions pour la conception et la construction du passage supérieur de la promenade Clark était bien avancée à la fin de 1982. Ces travaux font partie du plan de modernisation et de développement à long terme de ce port.

La société Ridley Terminals Inc., entreprise créée conjointement par Ports Canada et le secteur privé pour construire et exploiter un terminal charbonnier de $250 millions au port de Prince Rupert, a adjugé 45 des 80 contrats prévus pour la réalisation de ce projet. Le terminal sera prêt à recevoir le premier chargement de charbon en décembre 1983. Ports Canada a affecté un montant supplémentaire de $40 millions pour la préparation de l'emplacement et de l'infrastructure du terminal charbonnier au cours de 1982.

Ports Canada a également affecté $32.6 millions à la préparation de l'emplacement et à l'infrastructure d'un important terminal céréalier à l'île Ridley pour l'exportation du grain de l'Ouest aux pays riverains du Pacifique.

Au cours de 1982, on a poursuivi et presque terminé les travaux concernant les plans directeurs jusqu'à l'an 2000 pour les ports de Vancouver, Montréal et de St. John's/péninsule Avalon.

Direction générale des havres et ports

La Direction générale des havres et ports est composée de 366 petites installations portuaires de transport dans l'ensemble du pays. Ces installations traitent environ 20 % du trafic maritime dans les eaux canadiennes.

Les ports et les quais publics sont gérés par l'administration centrale et cinq organisations régionales, aux termes de la Loi sur les ports et installations de port publics promulguée le 24 février 1983.

Cette direction générale veille également à ce que les responsabilités du Ministre en ce qui concerne les neuf commissions portuaires soient efficacement remplies. Ces commissions sont celles de Port Alberni, Nanaimo, Fraser River, North Fraser, Lakehead, Windsor, Hamilton, Toronto et Oshawa.

Le 31 mars 1983, les commissaires du port de Hamilton terminaient les travaux d'aménagement des appontements 12 et 13 au coût total de $6.1 millions.

On a terminé la construction d'un nouvel immeuble à bureaux qui remplacera celui qu'occupe actuellement la Commission portuaire de North Fraser.

La Commission portuaire de Port Alberni a récemment terminé la construction du bâtiment de congélation rapide et d'entreposage que le public peut maintenant utiliser.

La Commission portuaire de Nanaimo a créé un groupe d'étude pour élaborer un plan directeur pour le port.

La Commission portuaire du Lakehead a terminé un plan directeur dont elle a fait parvenir copie aux gouvernements fédéral et provincial en septembre 1982.

Au cours de sa troisième année d'exploitation, la Direction générale des havres et ports a continué de concentrer ses efforts sur l'élaboration de plans directeurs régionaux pour déterminer les besoins d'aménagement portuaire au cours des 20 prochaines années. En 1982, les plans directeurs pour la région du Saint-Laurent, de St.John's/péninsule Avalon (T.-N.), le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse ont été terminés et des plans relatifs aux ports côtiers de l'Ontario et de Terre-Neuve ont été entrepris.

On a annoncé la décision de transférer de Travaux publics Canada à la Direction générale des havres et ports de Transports Canada la responsabilité de la construction et de l'entretien des installations portuaires publiques. Les ressources financières affectées à la réalisation de ce programme s'élèvent à environ $24 millions en fonds d'exploitation et d'entretien et à $30 millions en fonds d'immobilisations.

Les droits de quais, d'amarrage et d'entreposage ainsi que les droits de port ont été augmentés de 6 % en 1982, conformément au programme des prix réglementés du gouvernement fédéral.

Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
Trafic

Bien que l'Administration ait envisagé une certaine diminution du trafic sur la voie maritime en 1982, elle a été beaucoup plus marquée que prévu. Par rapport à l'année précédente, le trafic sur le tronçon Montréal-lac Ontario a diminué d'environ 15 % et est tombé à 42,8 millions de tonnes et le trafic de transit a diminué de plus de 5 % pour tomber à 4376 navires. Sur le canal Welland, le trafic a atteint 49 millions de tonnes, soit une baisse approximative de 17 %, alors que le trafic de transit sur ce tronçon de la voie navigable est tombé à 5184 navires, soit une baisse de 13 %.

Le transport du minerai de fer, dont la demande a subi la plus forte baisse, a diminué d'environ 50 % à la suite d'un très important ralentissement de la production d'acier et d'automobiles aux États-Unis. Le nombre de chargements de céréales en provenance des États-Unis a également beaucoup diminué à cause des tarifs réduits de transport par chemin de fer et par barge sur le réseau du Mississipi et du golfe du Mexique qui ont attiré une grande partie du trafic empruntant auparavant le réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Le transport de charbon et d'autres produits en vrac, ainsi que le transport de marchandises géné-

rales ont tous subi une baisse.

Le transport du grain canadien, particulièrement le blé, est le seul aspect positif de la dernière saison car les chargements de grain canadiens expédiés par la voie maritime ont battu tous les records en dépassant les 16 millions de tonnes.

Finances

La diminution du nombre de chargements expédiés par la voie maritime au cours de la saison de 1982 a entraîné une baisse importante des recettes qui avaient été prévues pour l'année financière 1982-1983. Malgré une augmentation moyenne des tarifs aux usagers du système d'environ 18 %, les recettes prévues de $52.4 millions se sont avérées être d'environ $10 millions inférieures au montant prévu à l'origine.

L'Administration a été obligée d'effectuer des coupures importantes dans son budget d'exploitation et d'entretien pour maintenir des liquidités raisonnables. Les dépenses totales d'exploitation de l'Administration pour 1982 dont le montant prévu s'élevait à $70.8 millions ont été réduites à $62.2 millions, soit seulement $2.7 millions de plus que le montant dépensé en 1981. Le résultat final de ces restrictions a entraîné une perte nette de $3.7 millions pour l'année financière 1982-1983, soit presque exactement le montant qui avait été prévu à cet effet, montant beaucoup moins élevé que celui qui avait été prévu quelques mois avant la fermeture des livres.

Exploitation

Le dossier d'exploitation de la Société pour 1982-1983 laisse une bien meilleure impression que celle du trafic et des résultats financiers susmentionnés, même si la saison de navigation de 1982 a débuté lentement. Les glaces formées au cours de l'hiver étaient beaucoup plus épaisses qu'à l'ordinaire et malgré cela, les tronçons de Montréal-lac Ontario et du canal Welland ont été ouverts à la navigation le 5 avril. Le tronçon Montréal-lac Ontario n'a été complètement dégagé des glaces que le 17 avril, alors que l'état des glaces à l'extrémité est du lac Érié a retardé considérablement la navigation jusqu'à la première moitié de mai. En décembre, d'excellentes conditions climatiques, une réduction du nombre des navires en transit et des méthodes de fermeture bien définies ont permis à la clôture de se faire dans l'ordre et sans difficulté.

Bien que certains travaux d'amélioration de la voie maritime aient été reportés à plus tard ou réduits au cours de l'année en raison de restrictions financières, de nombreux projets reliés à l'entretien essentiel courant ou à des améliorations générales à long terme ont été exécutés comme prévu. Sur le canal Welland, les travaux d'élargissement du chenal aux environs de Port Robinson ont été menés à bien. Les travaux de construction relatifs au prolongement du mur d'amarrage situé au-dessus du côté est de l'écluse 7 ont été entrepris et, en outre, on a commencé à enlever la porte de garde située du côté est du canal. On prévoit que ces deux projets seront terminés dans le courant de 1983.

Le programme d'amélioration du centre de contrôle du trafic du canal Welland s'est poursuivi au cours de 1982-1983, mais en raison du Programme de restrictions, sa mise en oeuvre sera échelonnée sur une plus longue période que celle prévue à l'origine.

En vue d'améliorer la navigation sur la voie maritime, l'Administration a conclu une entente avec la U.S. Saint Lawrence Seaway Development Corporation, la Garde côtière américaine et la Garde côtière canadienne pour mettre au point un système fiable et acceptable d'aides à la navigation tout temps. Ce système doit augmenter la capacité de la voie maritime et permettre aux navires d'enregistrer des temps de transit plus courts durant les périodes au début et à la fin de la saison de navigation où les aides flottantes lumineuses classiques doivent être enlevées en raison des glaces. On prévoit également que ce système permettra d'améliorer le niveau de sécurité et la capacité de la voie maritime ainsi que le temps de transit des navires durant les périodes de faible visibilité.

Prévisions pour 1983

Les prévisions de 1983 pour le trafic de la voie maritime ne sont guère encourageantes malgré quelques signes favorables d'une reprise économique. Les prévisions actuelles indiquent que le transport de marchandises par le tronçon Montréal-lac Ontario et par le canal Welland pourrait tomber respectivement à 40 et 46 millions de tonnes, soit une baisse d'environ 7 % par rapport aux niveaux de 1982.

En 1983, le grain continuera d'être la marchandise la plus transportée, représentant environ 50 % du trafic total, suivi par le minerai de fer (15 %), le charbon (13 %) et d'autres marchandises en vrac et générales qui constituent les 20 % restants.

En dépit d'une augmentation de 10 % des droits de péage pour la saison 1983, d'une réduction du nombre de postes permanents et de l'exécution de travaux d'entretien essentiels seulement, l'Administration s'attend, pour l'année financière 1983-1984, à un déficit de l'ordre de $8 millions par rapport à une perte de $3.7 millions pour 1982-1983.

Malgré ce pronostic peu encourageant, les ressources financières de la Société semblent suffisantes pour absorber le déficit prévu pour l'année financière 1983-1984. Par conséquent, l'organisme devrait pouvoir conserver son autonomie pour la sixième année consécutive et poursuivre son exploitation sans aucune aide financière de l'extérieur.

Pilotage maritime

En 1982, l'Administraiton de pilotage de l'Atlantique a apporté trois modifications à son règlement pour tenir compte des exigences de pilotage concernant les navires de guerre, le dragage et les zones de pilotage obligatoire dans la baie des Exploits. Les tarifs de pilotage ont été augmentés de 6 % le 28 octobre et à la fin de l'année, les recettes de l'Administration s'élevaient à $4,947,935. Toutefois, l'Administration a enregistré un déficit net de $530,110 en raison d'une baisse de 16,6 % du trafic au cours de 1982.

L'Administration de pilotage des Laurentides a également enregistré un déficit net de $108,358 en raison d'une diminution du trafic et a réalisé des recettes de $23,124,429. Elle a augmenté ses tarifs de pilotage de 5 % le 1er janvier 1982 et de 6 % le 22 octobre. Le règlement de l'Administration concernant le nombre de pilotes brevetés dans le district nº 1 a été modifié le 8 octobre.

Après avoir rencontré les représentants de la United States Authority, l'Administration de pilotage des Grands

Lacs a augmenté en moyenne ses tarifs de 12,2 % le 22 mars 1982. Malgré le nombre peu élevé de missions de pilotage qui ont été confiées à son personnel, les recettes de l'Administration se sont élevées à $10,345,878 et celle-ci a réalisé un modeste profit de $41,584 pour son année d'exploitation qui a commencé le 5 avril et s'est terminée le 17 décembre.

L'Administration de pilotage du Pacifique a augmenté ses tarifs de 2 % le 15 janvier et de 15 % le 1er juin 1982. Les recettes qu'elle a réalisées au cours de l'année s'élèvent à $16,315,850 et elle a réalisé un revenu net de $772,540. Le 20 décembre 1982, l'Administration a modifié son règlement en ce qui concerne les navires assujettis au pilotage obligatoire. Ce règlement avait été déclaré ultra vires suite à une décision de la Cour suprême statuant que le pavillon d'un navire ne pouvait constituer un facteur déterminant sur le plan du pilotage obligatoire.

Le Règlement général sur le pilotage établi conformément à la Loi sur le pilotage a été modifié le 26 février et le 16 juillet de manière à tenir compte des modifications apportées au processus de rapports financiers présentés par les administrations et aux normes médicales concernant les pilotes.

Canartic

La Compagnie de navigation Canarctic Limitée a été constituée par lettres patentes conformément à un accord des actionnaires conclu le 15 décembre 1975 entre le gouvernement du Canada et la North Water Navigation Ltd., un consortium privé. Le gouvernement possède 51 % des actions et la North Water Navigation Limited, le reste.

Cette société exploite le NM Arctic, vraquier expérimental de classe arctique 2, conçu et construit au Canada. Ce navire est utilisé dans l'Arctique canadien pendant la saison d'été (juin à novembre) et est affrété à la North Water Navigation Ltd. qui l'utilise dans le sud pendant la saison hivernale.

Ainsi, en 1982, l'Arctic a travaillé pour la North Water du 1er janvier au 1er juin et du 24 novembre au 31 décembre inclus.

L'année 1982 a marqué la quatrième année du contrat d'affrètement de cinq ans passé entre Canarctic et Nanisivik Mines Ltd. Canarctic a pu encore une fois prolonger sa saison de navigation afin de permettre à l'Arctic d'effectuer cinq voyages consécutifs. C'est la première fois que l'Arctic accostait à Nanisivik avant le 1er juillet. Ce navire a transporté au total 116 757.303 t de concentré de plomb et de zinc destiné à Anvers.

En 1982, dans une entreprise conjointe avec la Federal Commerce and Navigation Ltd., la compagnie s'est vu adjuger un contrat de huit ans pour le transport de 75 % de la production de la nouvelle mine Polaris située sur l'île Little Cornwallis. Ce nouveau contrat a démarré en 1982 et un total de 124 392.541 t de concentré de plomb et de zinc ont été transportées à destination de l'Europe.

L'Arctic a effectué cinq voyages durant la saison de 1982. Il a été forcé d'interrompre un sixième voyage lorsque les glaces se sont accumulées dans l'est de l'Arctique.

Société des transports du Nord Limitée

La Société des transports du Nord Limitée (STNL) assure un service de

transport et des services connexes dans le nord du Canada et dans l'Arctique. Elle assure le transport maritime sur l'Athabasca et le Mackenzie, la côte ouest de l'Arctique et le district de Keewatin de la baie d'Hudson. Elle possède deux filiales en propriété exclusive: la Grimshaw Trucking and Distribution Limited qui exploite une flotte de camions qui assurent un service de transport entre Edmonton et Calgary et un certain nombre de collectivités du nord de l'Alberta et les principaux centres des Territoires du Nord-Ouest. Sa deuxième filiale, la Nortran Offshore Limited offre des services d'affrètement de navires d'études séismographiques/géotechniques aux sociétés d'exploration des gisements de pétrole et de gaz au large.

En 1982, la Société a transporté 303 000 t de marchandises. Le réapprovisionnement des localités éloignées en représentait un peu plus de la moitié et le reste portait surtout sur les hydrocarbures.

La Société et ses filiales ont employé un personnel de 768 personnes en période de pointe au cours de 1982. Trente pour cent d'entre eux étaient des résidents des Territoires du Nord-Ouest et des localités du Nord de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

La Société a réalisé des bénéfices de $3.7 millions sur des recettes de $47.5 millions. Ce rendement financier satisfaisant a été atteint malgré une diminution de 13 % de l'ensemble du tonnage et malgré une perte importante d'exploitation dans le secteur de l'Athabasca à la suite de la fermeture de la dernière mine productrice dans la région d'Uranium City.

L'Administration canadienne des transports de surface (ACTS), un organisme essentiellement centralisé, a trois bureaux à l'extérieur de la région de la Capitale nationale: le Centre d'essais pour véhicules à Blainville (Québec), le bureau du Coordonnateur du transport du grain à Winnipeg et un bureau du transport par eau à Terre-Neuve.

L'ACTS est responsable de la participation fédérale dans:

- les services ferroviaires de voyageurs et de fret, y compris le transport du grain;
- les services de traversiers;
- le transport urbain;
- le transport routier; et,
- la sécurité des véhicules automobiles.

Transports de surface

En 1982-1983, la principale activité de l'Administration des transports de surface (ACTS) a été l'élaboration du Programme en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest qui avait notamment pour objet de réviser le vieux tarif du Nid-de-Corbeau et de rédiger un projet de loi pour appliquer cette mesure au cours de l'année financière 1983-1984. La mise en oeuvre de ce programme amènerait le gouvernement fédéral et les compagnies de chemins de fer à dépenser plus d'un milliard de dollars par an.

Parmi les autres grandes préoccupations de l'ACTS, il y a eu la poursuite de l'examen détaillé de programmes relatifs à VIA Rail et à CN Marine, qui interviennent pour les deux tiers des dépenses de l'ACTS qui sont de l'ordre de $1.2 milliard.

Direction générale du transport ferroviaire et du transport du grain

Cette direction générale et ses trois directions ont joué un rôle clé dans l'élaboration du Programme en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest qui a été annoncé le 1er février 1983 et qui est destiné à résoudre la vieille question du tarif du Nid-de-Corbeau. En vertu de ce programme, l'État dépenserait $3.7 milliards sur quatre campagnes agricoles (jusqu'en 1985-1986) pour améliorer le réseau de transport du grain, accroître la capacité des chemins de fer, aider le développement de l'agriculture et consolider la position du Canada sur le marché mondial comme exportateur de grain et d'autres marchandises. En contrepartie, les compagnies de chemins de fer ont pris des engagements en matière d'investissements et de transport du grain. Le texte de loi visant à la réalisation de ce programme doit être déposé au début de 1983-1984.

La Direction des services ferroviaires marchandises a analysé l'expan-

sion de la capacité ferroviaire du CN et du CP et fourni des conseils à ce sujet. Elle a aussi défini les conditions de contrôle du respect des engagements de ces deux compagnies. Celles-ci se sont en effet engagées à investir $806.6 millions en 1983 dans leur réseau ferroviaire pour faire pendant aux $313 millions versés par l'État à titre de paiement provisoire pour le transport du grain au cours de la campagne agricole 1982-1983.

La Direction du transport et de la manutention du grain a participé à la ronde de consultations dirigée par M. Clay Gilson et aux travaux des groupes de travail qui ont ensuite procédé à l'étude des tarifs et à celle de la création d'un organisme central de coordination du transport du grain. Les rapports de ces groupes ont été publiés à la fin de 1982. La Direction a aussi apporté son concours au groupe d'étude de la législation composé de représentants du gouvernement, de l'industrie et des compagnies de chemins de fer. Ce groupe d'étude a joué un grand rôle dans la rédaction du projet de loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Graphique 1: Nombre réel de milles d'embranchements remis en état

	Élargissement et drainage des remblais	Remplacement du ballast et des traverses	Pose de rails	Nivellement final
1977-1978	294	128	–	–
1978-1979	893	640	69	–
1979-1980	494	657	112	21
1980-1981	590	490	130	384
1981-1982	497	648	144	444
1982-1983	594	465	93	287

En mars 1983, $402 millions avaient été dépensés dans le cadre du Programme de remise en état des embranchements des Prairies. Les travaux se poursuivent actuellement sur environ 5700 km des 9133 km de lignes visées par ce programme. Le graphique 1 montre le nombre de milles d'embranchements déjà remis en état, par genre de travaux.

Cette année, on a procédé à l'achat de 1380 wagons-trémies destinés au transport du grain au tarif réglementaire. Ces wagons, dont le coût est de l'ordre de $81 millions, ont porté le total des wagons à grain du gouvernement fédéral à 11 280.

La Direction a surveillé l'évolution de l'aménagement d'un terminal céréalier d'une capacité de 217 000 t à Prince Rupert, dans l'île Ridley. Avec l'aide financière des gouvernements du Canada et de l'Alberta, un consortium de sociétés céréalières est en train de construire ce terminal, qui permettra de faire face à l'augmentation prévue des exportations de grain du Canada par les ports de la côte ouest.

La Direction de la planification et de la politique du transport ferroviaire a évalué les sommes nécessaires pour le Programme en faveur d'un transport amélioré dans l'Ouest; elle a administré les paiements provisoires aux compagnies de chemins de fer pour les pertes relatives au transport du grain au cours de la campagne agricole 1982-1983 et a évalué les incidences financières des plans d'investissement du CN.

Parmi les autres activités de la Direction générale, il y a lieu de noter la grande étude que la Direction des services ferroviaires marchandises a faite sur les répercussions économiques à l'échelon national de l'élec-

trification des grandes lignes de chemin de fer. Cette étude a ouvert la voie à l'élaboration d'une politique gouvernementale sur cette question. Des mesures ont été prises pour suivre et évaluer les travaux de B.C. Rail pour électrifier sa nouvelle ligne d'Anzac desservant les gisements houillers du nord-est de la Colombie-Britannique.

Des plans d'une étude ont été établis de concert avec les provinces de l'Ouest, la Commission canadienne des transports et les compagnies de chemins de fer pour le réexamen de l'utilisation en commun des grandes lignes du CN et du CP entre Kamloops et Vancouver.

En raison des répercussions que le doublement des voies du CN empruntant les canyons du Fraser et de la Thompson pouvait avoir sur l'environnement et les pêches, le gouvernement fédéral a mis sur pied une étude de ce programme. Une commission d'évaluation environnementale tiendra des audiences publiques en juin 1983.

En 1978, une commission fédérale d'enquête sur le transport à Terre-Neuve recommandait l'abandon du chemin de fer à voie étroite de cette province. Le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ont cependant rejeté cette recommandation. Avec le concours du CN, la Direction des services ferroviaires marchandises participe à un programme d'essai et d'évaluation quinquennal de $67 millions qui a pour but de déterminer le rôle à long terme de cette compagnie dans le transport à Terre-Neuve. Des accords ont été conclus avec le CN pour y éprouver et évaluer le concept de conteneurisation des transports ferroviaires. Le gouvernement a aussi instauré un programme quinquennal de $10 millions pour aider les employés du CN lésés par les modifications de fonctionnement et d'organisation liées à l'essai de conteneurisation. La Direction collabore avec le gouvernement provincial à une étude de la normalisation de l'écartement des voies ferrées de la province, qui devrait être terminée en 1983.

Le Ministère a participé avec les provinces de l'Ouest et la CCT au financement d'une étude de l'accès ferroviaire dans le secteur de Vancouver pour déterminer les problèmes de capacité existants ou futurs des cinq compagnies qui assurent la desserte de ce grand port canadien. L'étude a été terminée en mars 1983. Les participants ont conclu que la capacité et/ou les plans d'expansion étaient suffisants pour répondre à l'augmentation de volume du trafic prévu dans cette région. Une étude de capacité semblable a porté sur la desserte du port de Thunder Bay.

Au cours de l'année, la Direction des services ferroviaires marchandises a entrepris la mise en oeuvre du Programme relatif aux installations de chargement de pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard. Un accord a été conclu avec le gouvernement provincial et l'Office de vente des pommes de terre de l'Île-du-Prince-Édouard pour la construction et l'évaluation de deux ou trois installations de chargement modernes centralisées, sous abri. La première installation, à Souris, a coûté $350,000 et est entrée en service en janvier 1983. La deuxième doit être construite à Albany et devrait être terminée d'ici l'automne de 1983. Le coût total de ce programme, financé grâce au fonds fédéral alloué aux initiatives relatives à l'Île-du-Prince-Édouard, s'élève à $1.5 million.

Bureau du coordonnateur du transport du grain

Le Bureau du coordonnateur du transport du grain, situé à Winnipeg, a achevé la troisième année de son mandat de quatre ans.

En 1979, l'objectif suivant avait été fixé au Bureau: assurer le transport du grain à l'exportation, dont le volume devait passer de 20 à 30 millions de tonnes d'ici à 1985.

Lors de la dernière campagne agricole (1981-1982), les exportations en vrac des six sortes de grain principales se sont élevées à 26 millions de tonnes; et le total des exportations de grain et de produits céréaliers, hormis les granulés et les criblures, à 28,3 millions de tonnes. Les records ont été battus tant aux ports du Pacifique qu'à ceux de Thunder Bay, du Saint-Laurent et de l'Atlantique. Plus d'un demi-million de tonnes a transité par Churchill en 1982.

Au 31 mars 1983, les exportations canadiennes de grain en vrac de la campagne agricole en cours dépassaient de 9,6 % le volume atteint à la même date en 1981-1982.

Avec l'avis des compagnies de chemins de fer et de l'industrie, le Bureau a continué à répartir les wagons disponibles entre le secteur assujetti à la Commission canadienne du blé et le secteur hors-commission, ainsi qu'entre les expéditeurs hors-commission.

Le Bureau a orienté tous les participants au moyen de trois documents de planification: une prévision de la capacité nécessaire sur dix ans, le plan de transport annuel et le plan trimestriel, mis à jour tous les mois.

Des efforts considérables ont été faits pour améliorer les moyens de traitement de données du Bureau. Celui-ci a passé un accord avec les compagnies de chemins de fer pour que les données sur les mouvements soient directement transmises à son ordinateur. L'analyse de ces données, qui est en cours, permettra d'assurer le contrôle du parc de wagons-trémies de l'État et de leurs mouvements.

Un nouvel algorithme de simulation sur ordinateur améliorera l'analyse des données sur les mouvements, les stocks et les ventes qui est nécessaire pour la répartition des wagons et l'établissement du plan trimestriel.

S'inspirant des prévisions sur dix ans, le gouvernement a accepté d'acquérir 3840 autres wagons-trémies au cours des trois prochaines années, dont 1380 seront achetés en 1983. Une étude porte actuellement sur l'usure du parc de wagons couverts et le problème que cela pose pour la desserte de Churchill et des embranchements à faible capacité de charge. Les solutions possibles vont de l'amélioration de ces lignes à la conception d'un nouveau type de wagon-trémie.

Les problèmes de sécurité qu'ont posés à Vancouver les wagons-trémies de l'État équipés de portes Fabco ont amené le syndicat à refuser de les décharger à moins que des mesures correctives soient prises. Le Bureau a été chargé de coordonner la recherche d'une solution. Des dispositifs mécaniques ont depuis été mis au point pour ouvrir ces portes sans danger. Leur installation est presque terminée aux élévateurs terminus de la côte ouest, et leur utilisation est envisagée ailleurs.

Après une étude faite par le Bureau en juin 1982, au cours de laquelle il a pris l'avis de l'industrie, un

programme de maximisation de la charge des wagons-trémies à destination de la côte ouest a été instauré pour éviter un problème de capacité. Au 31 mars 1983, 89 % des wagons déchargés à Vancouver et à Prince Rupert étaient des wagons-trémies, et la charge moyenne était passée de 65,2 à 74 t, soit une augmentation de 13,5 %. La hausse du débit de la côte ouest ne s'est pas faite au détriment de Thunder Bay, où la charge moyenne est passée de 63,6 à 65 t, soit une augmentation de 2 %.

Afin d'assurer un approvisionnement continu et suffisant du grand terminal céréalier de Prince Rupert, qui sera inauguré en 1985, le Bureau a achevé une étude de l'approvisionnement en grain assuré par la zone naturelle de rayonnement du port. Il pousse cette étude plus avant en consultation avec le consortium, les compagnies de chemins de fer et l'industrie.

La formule de répartition des wagons pour le transport du colza qui avait été modifiée en 1981-1982 en fonction des ventes à l'exportation confirmées, au lieu de la propriété des stocks en élévateur, a reçu un appui général. Le programme d'échange de wagons de transport du colza, mis au point pour le port de Vancouver, a été éprouvé avec succès, et le Bureau en a confié l'administration aux grainetiers. Ce programme réduit sensiblement les manoeuvres de wagons, ce qui accroît ainsi le débit total de grain à Vancouver.

Direction générale des services ferroviaires voyageurs

En 1982, on a créé la Direction générale des services ferroviaires voyageurs pour administrer le programme ministériel relatif à ces services ainsi qu'étudier et recommander des lignes de conduite propres à leur donner une nouvelle impulsion, ce qui l'amène à fournir des fonds d'exploitation et d'immobilisations à VIA Rail Canada Inc.

Cette direction générale a notamment présidé à la négociation et l'administration de contrats de services annuels prévoyant le versement de subventions à VIA Rail pour l'exploitation des services ferroviaires voyageurs. Elle a étudié le financement du programme d'immobilisations de VIA Rail et fait des recommandations à cet égard. Ce programme consiste essentiellement à renouveler le matériel sur plusieurs années et à acheter dix autres trains LRC (léger, rapide et confortable), qui doivent être livrés en 1983-1984. Au cours de l'année écoulée, VIA Rail a mis les dix premiers trains LRC en service dans le corridor Québec-Windsor.

Parmi les autres programmes administrés par la Direction générale, il y a lieu de mentionner le programme d'amélioration des normes de service grâce à la révision du matériel existant et le programme gouvernemental d'aide à la main-d'oeuvre, conçu pour aider les employés du CN, du CP et de VIA Rail touchés par les mesures gouvernementales prises dans ce secteur d'activité.

Avec le secrétariat du Conseil du Trésor, VIA, le CN et le CP, la Direction générale a étudié la base de données générales sur les coûts réels et prévus des services ferroviaires voyageurs. Elle poursuivra ses travaux dans ce domaine en 1983-1984, afin d'améliorer le système d'information de gestion et d'établir des mesures de rendement qui aident à décider du développement futur de ces services ferroviaires.

Au cours de l'année, la Direction générale a entrepris la révision de la

législation, de la réglementation et du cadre financier des services ferroviaires voyageurs afin de doter VIA Rail d'une nouvelle base législative.

En 1982-1983, elle a géré plus de $400 millions alloués aux contrats de services conclus avec VIA Rail.

Elle a participé à des études et projets multimodaux entrepris par d'autres services du Ministère et VIA Rail, telle l'étude permanente des besoins futurs dans le corridor Québec-Windsor. Elle a évalué et proposé les changements d'itinéraire et les projets portant sur des gares qui ont été entrepris par VIA Rail.

Services de trains de banlieue de Montréal

En 1982-1983, le gouvernement du Québec a conclu des marchés de services échelonnés sur dix ans avec le CN et le CP pour la desserte des lignes de Deux-Montagnes et de Rigaud, et Transports Canada a engagé $16.4 millions pour en assurer la modernisation. L'engagement total du gouvernement fédéral atteint maintenant $28.1 millions.

Direction générale du transport routier
Direction des routes

Au cours de la première phase du Programme de renforcement et d'amélioration des routes principales des quatre provinces de l'Atlantique, la contribution de Transports Canada aux travaux d'amélioration a été de $100 millions.

Au début de 1982, le lancement de la seconde phase de ce programme a été marqué par la signature d'accords entre Transports Canada et ces quatre provinces. Dans chacune des provinces Maritimes, le Programme se déroulera sur quatre ans, plus une année de rattrapage, et les frais seront partagés également entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Transports Canada versera $38.5 millions à la Nouvelle-Écosse, $37 millions au Nouveau-Brunswick et $8.5 millions à l'Île-du-Prince-Édouard. À Terre-Neuve, 75 % des coûts seront à la charge du gouvernement fédéral et 25 % à celle du gouvernement provincial; les paiements de Transports Canada atteindront au total $36 millions en trois ans, plus une année de rattrapage. Transports Canada consacrera à ce programme $120 millions étalés sur cinq ans.

Par la suite de la réorganisation du ministère de l'Expansion économique régionale, la Direction des routes a été officiellement chargée le 3 septembre 1982, des trois programmes de construction de routes suivants:

a) L'Entente auxiliaire Canada-Colombie-Britannique sur la voie d'accès à l'Île Ridley, signée le 26 novembre 1980 et qui a expiré le 31 mars 1983. Le coût total de cette entente, partagé également entre les deux gouvernements, devrait atteindre $9.6 millions.

b) L'Entente auxiliaire Canada-Nouveau-Brunswick sur les grandes artères de Saint-Jean et Moncton, signée le 30 janvier 1975 et qui a expiré le 31 mars 1983. Le gouvernement fédéral paie 70 % du total des coûts jusqu'à concurrence de $35,840,000.

c) L'Entente auxiliaire Canada-Québec sur le développement des transports, qui a été signée le 13 septembre 1974 et qui expirera le 31 mars 1984. Le gouvernement fédéral assume 60 % du coût des projets, et le gouvernement pro-

vincial, 40 %, sauf dans le cas des routes 132 et 199 où leurs quotes-parts respectives sont de 16,9 et de 83,1 %. Le plafond de la contribution financière du gouvernement fédéral au chapitre de cette entente est actuellement fixé à $209,105,000.

Direction des transporteurs routiers

La Direction des transporteurs routiers a participé avec les provinces et les ministères des Affaires extérieures, des Finances et de l'Industrie et du Commerce au règlement du différend sur les camionnages transfrontaliers. Après un moratoire de dix mois contre l'entrée de nouveaux transporteurs canadiens aux États-Unis, ce différend a été réglé en novembre 1982 par la signature d'un accord dont l'une des conditions était la création d'un comité consultatif canado-américain chargé d'examiner les litiges existants et latents et de réduire ainsi au minimum la possibilité d'une répétition du différend de 1982.

L'uniformisation des formalités et la rédaction d'un manuel concernant les demandes de permis d'exploitation ont constitué un des projets auxquels la Direction a collaboré avec la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé afin de promouvoir l'uniformité à l'échelon national.

Direction générale de la sécurité routière

En 1982, le nombre d'accidents mortels de la route (4169) a été le plus bas de ces 20 dernières années; il marquait une baisse de 23 % (1214) par rapport à 1981 (5383), ce qui constituait la plus forte baisse annuelle enregistrée (graphique 2). Alors qu'en 1982, les déplacements ont diminué dans l'ensemble d'environ 10 % par rapport à 1981, il est probable que les déplacements présentant le plus de dangers ont diminué de beaucoup, c'est-à-dire les déplacements à grande vitesse, les longs parcours ou les déplacements effectués le soir, en particulier dans le cas des personnes de 18 à 25 ans, qui ont, de loin, le plus souffert du chômage.

En vertu de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et de la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile, neuf prescriptions ont été publiées, dont la plus marquante a trait aux circuits d'alimentation en propane et en gaz naturel comprimé. Les normes sur les porte-bébés, les numéros d'identification des véhicules et les rétroviseurs d'autobus scolaire ont aussi été des réalisations importantes, tout comme la publication d'un projet de réglementation de l'identification des commandes (feux, essuie-glace, etc.).

Pour s'assurer de la conformité des véhicules automobiles aux règlements et normes de sécurité établis en vertu des lois précitées, on a effectué 800 vérifications et 331 essais portant sur 136 véhicules et 2100 pièces. L'industrie automobile a lancé 91 campagnes au cours desquelles elle a rappelé 184 303 véhicules. De leur côté, cinq fabricants de pneus ont lancé six campagnes de rappel portant sur 47 238 pneus et 4318 véhicules. De plus, il y a eu enquête sur 868 accidents et 898 plaintes du public au sujet de défauts de véhicules automobiles ou de pneus, ce qui a entraîné 11 campagnes de rappel touchant 46 084 véhicules automobiles.

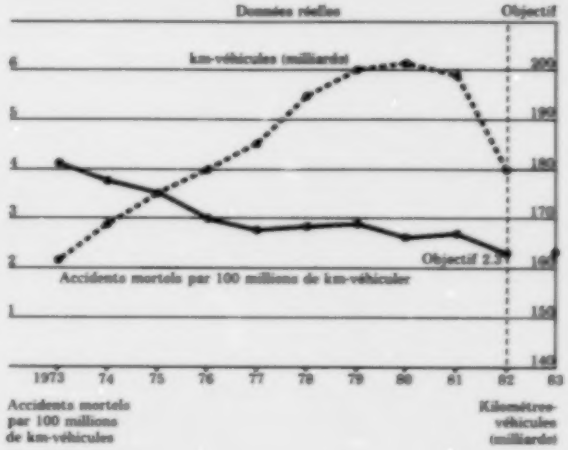
En 1982, le port de la ceinture de sécurité a augmenté par rapport à l'année précédente. Quarante-six pour cent des conducteurs utilisent maintenant

leur ceinture à trois points d'attache. Cette augmentation de 8 % peut être attribuée à une application plus rigoureuse des lois imposant le port de la ceinture dans cinq provinces (en 1982, Terre-Neuve a été la cinquième à adopter une telle loi) et à l'éducation du public assurée par le gouvernement, l'industrie automobile et les organismes de sécurité non gouvernementaux. Ceci est encourageant mais on est encore loin de l'objectif national de 80 % qui aurait pu épargner de 800 à 900 vies en 1982.

Les recherches de nouvelles mesures rentables de sécurité routière ont notamment donné lieu à une étude visant à déterminer si des panneaux placés en bordure de la route pouvaient influer sur le port de la ceinture de sécurité et la vitesse des véhicules. On a, par exemple, érigé près des feux de circulation d'arrêt un panneau portant l'indication suivante: "Conducteurs portant leur ceinture de sécurité hier: 65 %", et on a constaté que le port de la ceinture de sécurité augmentait grâce à lui de 5 à 10 %. De même, lorsqu'on a utilisé un panneau indiquant: "Conducteurs n'ayant pas fait de la vitesse hier: 75 %"--pourcentage changé tous les jours - on a pu noter que les excès de vitesse étaient réduits de 20 à 30 %.

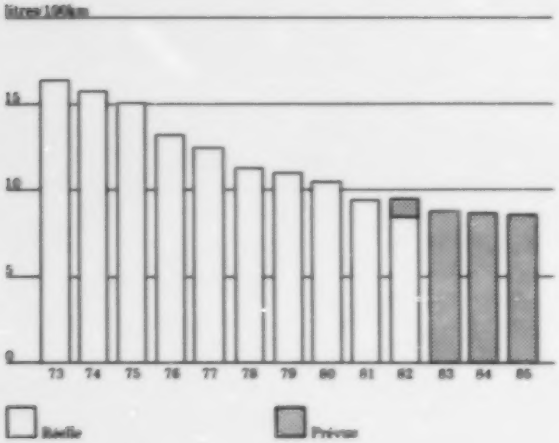
En Suède, l'utilisation des feux des véhicules pendant la journée a réduit de 6 % les accidents mettant en cause plusieurs véhicules. Au Canada, on a poursuivi en 1982, les enquêtes sur l'utilisation des phares pendant la journée afin de déterminer l'efficacité de cette mesure. Selon les résultats préliminaires, 8 % des conducteurs gardent toujours leurs phares allumés en milieu urbain pour être le plus visibles possible. Une étude précédente du même genre indique que 28 % des conducteurs empruntant des routes rurales conduisent les phares allumés.

Graphique 2: Nombre annuel d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres-véhicules



La Direction générale contrôle la consommation de carburant des nouveaux véhicules en vertu du Programme volontaire d'économie de carburant du gouvernement et de l'industrie. En 1982, la moyenne nationale de consommation des nouvelles voitures a été ramenée à 8,5 L/100 km. Tous les grands fabricants ont atteint l'objectif volontaire de 9,8 L/100 km, et nombre d'entre eux ont déjà dépassé celui de 8,6 L/100 km qui avait été fixé pour 1985. De 1973 à ce jour, ce programme volontaire a permis de réduire de 48,5 % la consommation moyenne du parc canadien de nouvelles voitures, comme le démontre la figure suivante.

Graphique 3: Consommation moyenne des nouveaux véhicules en vente (en L/100 km)



En 1982, le Centre d'essais des véhicules automobiles a effectué 66 vérifications du respect des normes de sécurité; il a réalisé neuf programmes d'essai visant l'élaboration de normes, quatre programmes d'essai de consommation de carburant, six programmes de recherche et quatre programmes d'essai liés à l'analyse de défauts. D'autres gouvernements et le secteur privé ont utilisé les installations et services du Centre pour réaliser 71 programmes d'essai, ce qui lui a permis de faire des recettes de $110,000.

Direction générale de l'aide au transport maritime

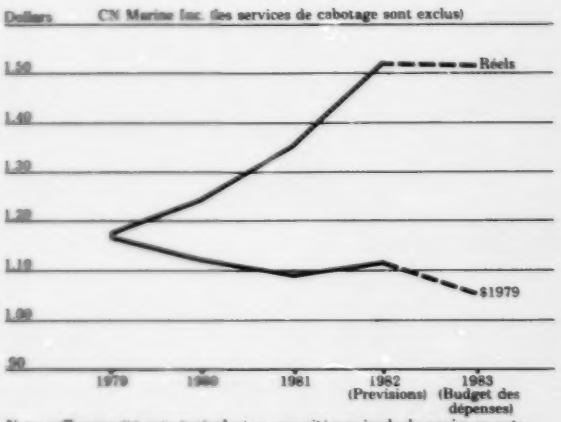
Sur la côte est, le gouvernement fédéral a versé $150.5 millions au cours de l'année civile 1982 à neuf grands services de traversiers-mixtes exploités par CN Marine. De plus $26.8 millions ont été versés sous forme de subventions ou de contributions pour aider d'autres services de transport par eau, soit directement aux exploitants ou indirectement aux provinces.

Une augmentation de 6 % des tarifs des services de traversiers a été approuvée en 1982-1983 et est entrée en vigueur le 1er janvier 1983. Elle s'appliquait à tous les services de traversier de la côte est subventionnés par le gouvernement fédéral.

Pour contrôler l'augmentation constante du montant des subventions, on a entrepris la rationalisation des services de cabotage de Terre-Neuve et la réduction à un seul bâtiment du service d'Argentia, assuré en été seulement. Les escales à certains ports de Terre-Neuve offrant un accès routier acceptable ont été supprimées. Une nouvelle desserte des collectivités isolées de la baie de Plaisance a été établie par adjudication.

La liaison Yarmouth (N.-É.)-Portland (Maine) a été supprimée, et la liaison Yarmouth-Bar Harbor (Maine) est devenue un service annuel capable d'absorber le trafic voyageurs et celui des camions commerciaux.

Graphique 4: Subvention par mille-capacité auto-équivalent



Note: mille-capacité auto-équivalent = capacité maximale du navire en auto-équivalent x n° de voyages par navire x longueur de la traversée en milles.

Depuis que le Ministère a conclu un marché avec CN Marine en 1979, la subvention versée par mille-capacité auto-équivalent a diminué en dollars constants.

La Direction générale, le CN et CN Marine ont entrepris une vaste étude de l'accord tripartite sur lequel sont fondés les marchés et qui détermine les rôles et les fonctions des trois parties. Celles-ci ont rédigé un rapport d'évaluation en commun sur les questions à court terme qui a reçu l'approbation du Ministre. Elles ont également examiné les questions à plus long terme et la possibilité d'une refonte de l'accord tripartite.

En vertu de l'arrangement conclu par le Ministère et CN Marine, on a approuvé l'affectation de $121 millions à la construction d'un nouveau navire capable de transporter des passagers, des voitures et des véhicules commerciaux à Terre-Neuve par le Golfe. On a aussi approuvé l'investissement de $55 millions pour la construction du nouveau Abegweit, qui est entré en service à la fin de 1982.

On a aménagé les navires reliant North Sydney (N.-É) et Port-aux-Basques (T.-N.) pour qu'ils puissent répondre aux besoins des nouveaux services de transport par conteneur de TerraTransport.

La Direction générale a continué d'administrer les accords de subvention conclus pour la desserte maritime de la région du Keewatin assurée par la Société des transports du Nord Limitée.

Elle a aussi continué de travailler avec la province de Terre-Neuve a l'élaboration de plans et de priorités pour certains services de traversiers et de cabotage dans le cadre du Plan de transport pour Terre-Neuve.

Direction générale de la politique, de la planification et des programmes urbains

En 1982-1983, cette direction générale a participé à la conception et à la mise au point d'une étude ministérielle de la politique des transports multimodaux de voyageurs. Des travaux ont aussi porté sur la concurrence entre l'autocar et le train et sur l'analyse des données d'enquête sur les déplacements aux lieux de travail. La Direction générale a coordonné l'élaboration du Programme de R-D en matière d'énergie de l'ACTS et contribué aux lignes de conduite du Ministère sur le transport des handicapés. Des fonds ont été affectés à une étude des services de transport urbain pour handicapés et à l'élaboration d'un programme de formation du personnel des services de transport en commun, projet exécuté de concert par la Direction générale, les provinces et le secteur des transports en commun.

La Direction générale a aussi administré le Programme d'aide au transport urbain et le Programme relatif au déplacement des voies ferrées et aux croisements ferroviaires.

Programme d'aide au transport urbain

Le Programme d'aide au transport urbain (PATU), d'un montant de $230 millions, a été lancé en avril 1978 pour assurer la réalisation de divers projets de transport urbain et l'élimination de passages à niveau. En 1981, on l'a reconduit d'un an en maintenant les crédits au même niveau afin de permettre aux provinces qui n'avaient pas pu le faire d'utiliser la totalité de leur subvention au cours des cinq années prévues. La subvention versée aux provinces pour la durée du Programme

s'élevait à $10 par habitant.

Le PATU vise à améliorer le rendement des services de transport urbain, la qualité des milieux urbains et la sécurité aux passages à niveau, ainsi qu'à économiser l'énergie. Afin de respecter le plus possible les priorités et les besoins locaux, le gouvernement fédéral a confié le choix des projets aux provinces.

À ce jour, 193 projets ont été approuvés, et la contribution fédérale s'élève à $222.8 millions. De ce nombre, 71 sont des projets de transport urbain, et 122 sont des projets prévus par la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer; la contribution fédérale est respectivement de $58.2 et $164.6 millions.

Les projets de transport urbain comportent des achats d'autobus à usage général pour les personnes âgées ou les handicapés, la construction ou l'agrandissement de garages et d'installations d'entretien de véhicules de transport en commun, des études sur les transports, des abribus, du matériel de radiocommunication, des contrôleurs automatiques de billets, des poteaux indicateurs d'arrêt d'autobus, l'amélioration de la signalisation routière, des voies de raccordement pour piétons (par exemple, entre une école et un secteur commercial) et des projets intéressant les services ferroviaires de banlieue de Montréal. Dans les villes où le PATU a servi à l'exécution de projets de transport urbain, l'accessibilité et la fiabilité des services de transport en commun ont été améliorées.

Les projets qui peuvent bénéficier du PATU en vertu de la loi précitée comportent des études sur le déplacement de lignes, la construction de nouveaux étagements de voies et la reconstruction de croisements étagés existants. Un seul déplacement de voies verrées, à Amos (Québec), est financé dans le cadre du PATU. L'exécution des projets d'étagement de voies contribue à réduire les accidents aux passages à niveau et à améliorer le débit de la circulation automobile et ferroviaire.

Déplacement des voies ferrées et croisements ferroviaires

Des études de déplacement de voies ferrées ont été effectuées à Brantford (Ont.) et à Boucherville-Varennes (Québec), portant ainsi à 15 le total des études de ce genre qui ont été effectuées dans l'ensemble du Canada depuis la promulgation de la Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer en juin 1974.

En 1982, les travaux de construction prévus dans le projet de déplacement des voies ferrées à Amos ont débuté et devraient être terminés au début de 1984. À Regina, on a commencé l'étude détaillée et la collecte de données pour présenter une demande officielle de déplacement de voies ferrées à la Commission canadienne des transports.

On a assuré le financement complet de 32 des 33 projets de croisements étagés, approuvés entre l'entrée en vigueur de la loi précitée et l'introduction du PATU.

Depuis avril 1978, les projets approuvés en vertu de la loi précitée sont financés dans le cadre du PATU. Au cours de l'année financière 1982-1983, le financement de 14 étagements a été approuvé dans ces conditions.

En 1982-1983, l'Association des chemins de fer du Canada a reçu $75,000

au titre du programme "Gareautrain", qui a pour objet de sensibiliser le public aux dangers qui le guette aux passages à niveau. Transports Canada est représenté au comité consultatif national sur ce programme.

L'élimination des passages à niveau dangereux a contribué à réduire le nombre des accidents qui s'y produisent. Ils sont tombés de 1074 en 1974 et 763 en 1981 à 677 en 1982 (11 %, et 37 % de moins, respectivement); le nombre des blessés a baissé de 26 % (451 en 1981, 333 en 1982), celui des morts, de 7 % (82 en 1981, 76 en 1982). Les six premiers mois de 1983 ont été marqués par 242 accidents (137 blessés et 27 morts).

En 1982-1983, Transports Canada a aussi participé aux travaux d'un comité intergouvernemental qui s'efforce de résoudre les problèmes de la sécurité des piétons circulant sur les emprises ferroviaires.

Le Groupe de la planification stratégique:

- s'occupe des questions à long terme ayant une incidence intermodale ou multimodale;

- établit les besoins futurs en matière de transports et formule les politiques, stratégies et objectifs appropriés;

- planifie et met en oeuvre les programmes de recherche et de développement du Ministère; et,

- coordonne et contrôle tous les projets de recherche, de développement et de démonstration touchant aux transports, entrepris par d'autres ministères fédéraux, ou oriente la direction de ces travaux.

Direction générale de la planification des systèmes

En 1982-1983, la Direction générale de la planification des systèmes a effectué, de concert avec les provinces Maritimes, un exercice de planification multimodale. Le but visé est un plan à long terme pour les Maritimes dans lequel seront avancées des priorités au chapitre des dépenses dans le domaine des transports jusqu'à la fin de la décennie. De concert avec le gouvernement de Terre-Neuve, la Direction générale a actualisé le plan quinquennal des dépenses dans le domaine des transports de cette province, préparé en 1981, et a entamé des analyses multimodales à plus long terme.

La Direction générale a été très active dans le domaine du transport des marchandises. Citons notamment la rédaction d'un projet de loi sur les tarifs marchandises ferroviaires et divers apports au Programme pour un transport amélioré dans l'Ouest; la direction d'études sur les coûts énergétiques du mouvement des marchandises sur de longues distances depuis les Maritimes et sur la productivité de la main-d'oeuvre dans l'industrie du transport des marchandises en vrac; une analyse des services régionaux du transport des marchandises dans le cadre du processus fédéral-provincial de planification des transports des Maritimes; la mise sur pied d'une étude exhaustive de l'infrastructure du système de transport canadien; et enfin, la mise à jour de la publication intitulée Performance du transport des marchandises au Canada et questions d'actualité. La Direction générale a également pris part à des études menées par le Ministère sur le système de transport formé de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs et sur le transport maritime sur la côte Atlantique et à l'élaboration de divers accords et ententes entre le gouvernement fédéral et les provinces.

Dans le domaine des services voyageurs, la Direction générale a publié et diffusé des rapports de recherche sur les gares multimodales, sur les relations entre le transport et les télécommunications et sur l'avenir de

l'automobile au Canada. Elle a préparé une revue détaillée des services régionaux voyageurs dans le cadre du processus de planification mixte des transports des Maritimes. Elle a coordonné, au sein du Ministère, la revue d'un rapport important du Conseil des sciences du Canada sur les déplacements interurbains dans le pays. La Direction générale a, en outre, terminé un grand rapport qui évalue le système de transport voyageurs au Canada.

Direction générale de la politique stratégique

Direction de la politique du Ministère

La Direction de la politique du Ministère a rédigé les lignes directrices annuelles sur la planification stratégique qui prescrivent l'affectation des ressources du Ministère jusqu'en 1988, ainsi que le rapport stratégique du Ministre. Elle a, par ailleurs, préparé un rapport sur le rôle des sociétés de transport de la Couronne en regard de la politique nationale des transports. Elle a enfin publié une étude des coûts et des recettes des modes de transport aérien, maritime, routier et ferroviaire ainsi que la troisième édition des dépenses des gouvernements fédéral et provinciaux en matière de transport (mise à jour de 1981-1982).

En ce qui concerne le Programme des 6 et 5 %, cette direction en a appliqué les lignes directrices sur la réglementation des prix dans les secteurs du transport relevant de la compétence fédérale et a veillé à ce qu'elles soient respectées. Elle a, de plus, analysé des cas d'espèces pour voir si les circonstances particulières justifiaient l'exemption prévue dans la politique.

Direction de la politique des transports

En 1982-1983, la Direction de la politique des transports a poursuivi l'analyse de la concurrence et de la réglementation des modes de transport au Canada ainsi qu'une analyse des modifications possibles aux parties du mandat de la Commission canadienne des transports qui définissent ses rapports avec le Ministère.

La Direction a mené à bien un rapport sommaire interministériel sur la concurrence et la réglementation du camionnage interurbain et un autre sur les conclusions d'ensemble du Comité interministériel de la concurrence et de la réglementation économique des transports. Ces documents et plusieurs rapports techniques préparés pour le Comité ont été publiés cette année. Poussant ses travaux dans ce domaine, la Direction a suivi de près la déréglementation des transports aux États-Unis et a fourni des conseils sur ses effets. Elle a, en outre, entrepris deux études internes: l'une portait sur le rôle des expéditeurs de marchandises au Canada, et l'autre étudiait les effets de la déréglementation américaine sur les activités tarifaires des transporteurs routiers dans la mesure où elles touchent le Canada.

La Direction a entrepris une revue importante des dispositions relatives à l'établissement des prix en commun des compagnies de chemins de fer que sanctionnent l'article 279 de la Loi sur les chemins de fer et le paragraphe 32(2) de la Loi nationale sur les transports. Le rapport d'un expert-conseil a servi de point de départ à un vaste programme consultatif auquel participent des expéditeurs, des transporteurs, des organismes commerciaux et les provinces. Les parties intéressées ont été invitées à présenter des énon-

cés de position avant le 30 septembre 1983, énoncés sur lesquels s'appuiera la politique qui sera élaborée par la suite.

Les programmes universitaires de Transports Canada font cette année l'objet d'une évaluation, et les ajustements éventuellement recommandés seront examinés en 1983-1984 en vue de leur mise en oeuvre possible l'année financière suivante. En 1982-1983, dans le cadre des programmes universitaires, on a examiné ou remis 35 bourses de perfectionnement à des étudiants d'universités canadiennes et financé 17 projets de recherche menés dans des centres de transport universitaires.

Direction générale de la planification de l'énergie

En 1982, la situation mondiale de l'énergie a connu des bouleversements profonds et les prix n'ont pas atteint les niveaux prévus. Néanmoins, la possibilité d'une pénurie d'ici la fin des années quatre-vingts ne peut être ignorée et des mesures ont été prises pour améliorer l'auto-suffisance et la planification d'urgence. Comme 80 % des carburants de transport sont consommés sur les routes (compétence provinciale), la Direction générale travaille avec les provinces, par l'entremise de la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé, à l'application du plan national de la répartition des approvisionnements d'énergie au secteur routier.

La Direction a, de plus, entrepris une vaste étude de l'effet des politiques gouvernementales sur la consommation économique de l'énergie. Les conclusions en seront publiées au milieu de 1983. D'autres études ont porté sur les mesures d'économie de l'énergie qui demeurent rentables et sur les possibilités commerciales de certains carburants de remplacement du pétrole.

Un colloque sur les carburants de transport s'est déroulé à l'automne sous les auspices du Comité consultatif de recherche et de développement en transport routier de Transports Canada. Des représentants des provinces et de l'industrie des transports ont examiné les problèmes auxquels font face à moyen terme les usagers et en sont venus à un premier consensus sur les priorités. Ils ont présenté ces priorités au Ministère pour connaître ses vues.

Direction générale de l'analyse économique

La Direction générale a rédigé un rapport en 1982-1983 qui comporte des prévisions par région sur le prix et l'utilisation du pétrole dans le secteur des transports, rapport qui reprend de manière plus approfondie des travaux antérieurs sur les modèles et l'analyse de l'économie énergétique des transports. L'utilisation d'indicateurs de la consommation économique de carburant pour les modes de transport a fait l'objet d'un autre rapport. Par ailleurs, le Transport Energy Information Plan a été lancé pour améliorer les données dans ce secteur. Il viendra compléter le programme mixte de statistiques sur les transports, mené en collaboration avec Statistique Canada, et s'étendra à d'autres sources de données et à d'autres fournisseurs. Un rapport qui établit mensuellement et par région, le coût, le prix, l'offre et la demande de pétrole paraîtra trimestriellement. Des données chronologiques seront ainsi produites à des fins d'analyse. En 1983-1984, la Direction générale mettra à jour ses études antérieures sur les prévisions

relatives aux prix de l'énergie et à la demande sur ce plan dans le domaine du transport à l'échelon national et les prolongera jusqu'à 1995.

Les résultats préliminaires du sondage sur le camionnage privé effectué par la Direction générale révèlent les caractéristiques de cette industrie. On a terminé la préparation d'un guide renfermant des données et des indicateurs couramment utilisés de nature sociale et économique. La base des données sur les marchandises s'étend maintenant jusqu'à 1981 et on a entrepris l'élaboration d'un nouveau système. Une base de données pour la récupération des renseignements fournis par le sondage sur les déplacements a été établie.

La Direction générale a commencé à faire des prévisions économiques détaillées à l'échelle nationale et régionale. Celles-ci serviront à de nouvelles études dans le domaine de l'énergie et à ses activités dans le domaine du transport des marchandises et des voyageurs. Grâce à un grand modèle macro-économique, la Direction générale est maintenant en mesure de faire de meilleures prévisions. De concert avec trois autres ministères fédéraux, elle finance et supervise la conception d'un modèle économétrique provincial à moyen terme.

Grâce à un meilleur système de collecte des données, les prévisions sur le transport des marchandises sont plus exactes. Des rapports spéciaux ont été publiés sur le transport intermodal du charbon et sur les véhicules automobiles et leurs pièces.

La Direction générale a, pour le compte de VIA Rail, appliqué son modèle des prévisions des déplacements multimodaux des voyageurs au corridor Québec-Windsor. Un exercice semblable a été entrepris pour les Maritimes.

La publication annuelle de la Direction générale "Prévisions du volume de fret et de passagers de Transports Canada", tirée à plus de 600 exemplaires, a été révisée.

Direction générale de la recherche et du développement

Direction de la planification et de la coordination

La Direction a mis au point une stratégie fédérale de recherche et de développement (R-D) dans le domaine des pipe-lines pour appuyer la mise en valeur des ressources du Nord canadien. Elle a également mis la dernière main à un plan de R-D destiné à améliorer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Elle a, en outre, effectué d'autres évaluations des effets des régimes fiscaux sur les activités communes du gouvernement fédéral et du secteur privé en R-D en matière de transport. Ces évaluations ont fait l'objet de nombreuses discussions avec le secteur privé et ont servi à stimuler ce type de collaboration.

La R-D (énergie-transport) du Programme énergétique national a pris de l'ampleur. Les objectifs visés sont d'appuyer les innovations techniques pour économiser le pétrole, de faire appel à des carburants de remplacement comme le propane, le gaz naturel et le méthanol, et de surmonter les obstacles s'opposant au transport du pétrole et du gaz à partir du Nord. Les fonds alloués à ce programme dépassaient $11 millions en 1982-1983. Ils ont servi à financer des projets de R-D à l'appui des règlements découlant du projet de loi C-107 (loi visant à réglementer les économies de carburant des véhicules automobiles) et à mettre au point des techniques d'utilisation efficace et

sans dangers du propane et du gaz naturel comprimé. En 1982-1983, comme par les années passées, le Programme a répondu aux attentes du secteur privé aussi bien qu'aux besoins opérationnels du Ministère. Lorsque la situation s'y prêtait, il a été coordonné avec des programmes à frais partagés d'autres ministères et du secteur privé.

La Direction s'est particulièrement attachée à deux aspects de son rôle de coordination: l'échange de techniques des transports avec d'autres pays et la mise en oeuvre des recommandations sur la gestion R-D contenues dans le rapport de 1981-1982 du Vérificateur général. Le Canada a conclu des accords de coopération en R-D avec plusieurs pays, notamment les États-Unis, le Japon, la République fédérale d'Allemagne et la France. En 1982-1983, les échanges ont porté sur l'application des carburants alcoolisés, des pipe-lines à schlamms et des techniques maritimes dans l'Arctique. Pour mettre en oeuvre les recommandations du Vérificateur général, la Direction a mis au point un processus intégré de planification et de contrôle et de meilleurs critères de sélection des projets. La R-D dans le domaine des transports qu'effectue Transports Canada en sera améliorée d'autant.

Centre de développement des transports

En 1982-1983, le Centre de développement des transports (CDT) a géré de nombreux projets de R-D et en a rendu compte. Un montant d'environ $12.5 millions a été consacré à ces projets, ce qui constitue une augmentation de 39 % par rapport à 1981-1982. Les paragraphes qui suivent résument les principaux projets.

Transport ferroviaire

En 1982-1983, le CDT a alloué $2 millions supplémentaires à des projets de transport de marchandises. Soulignons la conception d'un moteur diesel mono-cylindre à vitessse moyenne qui servira à des recherches dans le domaine de la combustion; des recherches sur les progrès de la mise au point du matériel moteur grâce à l'utilisation des microprocesseurs pour contrôler les moteurs à traction asynchrone de locomotive; et des recherches sur les bogies orientables pour améliorer la performance dans les virages.

Le CDT a joué un rôle important dans la mise sur pied d'une démonstration et d'une évaluation de voies ferrées électrifiées. Le projet vise l'électrification des 130 km d'embranchement de Tumbler Ridge du British Columbia Railway qui reliera une nouvelle mine de charbon à la voie ferrée principale allant jusqu'à Prince Rupert. En quatre ans, le CDT consacrera $2 millions à un aspect technique du projet.

La mise à l'essai d'un système novateur de localisation, d'identification et de commande des trains par liaison radio a débuté en 1982 sur la subdivision Squamish de BC Rail. Ce système a été mis au point par Glenayre Electronics de Vancouver et BC Rail, avec l'aide financière du CDT et de la province de la Colombie-Britannique.

Transport maritime

En 1982-1983, le CDT a consacré $1.9 million au développement d'une technologie du transport maritime dans l'Arctique. Un système de télémesure de l'épaisseur des glaces a été mis au point pour faciliter le transport maritime dans les eaux recouvertes de glaces. Citons également le développe-

ment d'un système intégré de détection et d'évitement des dangers causés par les glaces pour les navires, et la mise à l'essai de nouvelles plates-formes à coussin d'air à Thunder Bay pouvant se fixer à la proue des navires.

On a analysé les données obtenues sur le NM Arctic pour évaluer le comportement de la structure, de la propulsion, de la manoeuvrabilité et du déplacement du navire dans les glaces. Les données recueillies durant les essais poussés du brise-glace Polar Sea, de concert avec la Garde côtière américaine, ont été analysées et on a entrepris des travaux pour perfectionner les systèmes de propulsion et les hélices pour la navigation dans les glaces et des techniques de contrôle des glaces. Parmi les autres projets de technologie maritime, on compte des études sur les vagues, le climat et la navigabilité, des essais de durabilité des revêtements des ports et des travaux de R-D sur les simulateurs de navire.

Transport aérien

Un programme à long terme de perfectionnement de moteurs à turbine économiques d'aéronefs intermédiaires et petits s'est poursuivi avec la participation d'un grand fabriquant canadien, du Conseil national de recherches et du ministère de l'Industrie et du Commerce. Plusieurs de ces perfectionnements sont maintenant intégrés à de nouveaux produits aéronautiques canadiens. En outre, un certain nombre de projets ont été entrepris pour le compte de l'Administration de l'air, notamment des essais sur les techniques d'enquête sur les accidents, des études sur la sécurité et l'environnement, la mise au point de matériel de navigation, et l'évaluation des techniques de transport intra-aéroport. Plusieurs options sont à l'étude, en particulier les applications des fibres optiques et l'installation d'aéroports flottants au large des côtes.

Transport routier

Plusieurs projets concernant les revêtements dans les climats froids et l'exploitation de véhicules routiers lourds ont été entrepris de concert avec l'Association des routes et des transports du Canada.

La mise au point d'un appareil de pesage dynamique par l'Université de la Saskatchewan s'est soldée par un franc succès. Un nombre croissant de projets ayant trait à l'énergie ont été entrepris en 1982-1983, tout particulièrement dans le domaine des carburants de remplacement et de la propulsion électrique ou hybride pour les véhicules automobiles. D'autres projets ont été réalisés de concert avec le secteur privé, comme la mise au point d'autobus à grande capacité, des études sur les gares intermodales et la régularisation de la circulation routière.

Le CDT mène plusieurs projets en vue de réduire ou d'éliminer les obstacles auxquels font face les voyageurs handicapés ou âgés. Les obstacles à l'accès des gares ont été recensés et des lignes directrices sur la conception des gares ont été préparées à l'intention des planificateurs. Une étude en cours permettra de déterminer et d'évaluer les renseignements nécessaires aux déficients auditifs et visuels. On a en outre étudié le transport des fauteuils roulants, les dispositifs de levage et le système d'établissement des horaires à l'intention des handicapés.

Le CDT a suivi de près diverses techniques prometteuses notamment les

systèmes à sustentation magnétique, les véhicules à pression de contact réduite, des systèmes de transport en commun novateurs, des moteurs supraconducteurs et des techniques de dégagement des glaces non conventionnelles.

Le CDT a participé à plusieurs expositions techniques au cours de 1982-1983, entre autres, la Semaine des transports et le premier Salon des sciences et de la technologie à Montréal. Les projets financés par le CDT ont donné lieu à la publication de 180 rapports au cours de l'année financière, dont plus de 19 000 exemplaires ont été remis à des particuliers et à des organismes intéressés.

Le Groupe de la coordination:

- formule la politique ministérielle et fournit des conseils en cette matière;

- coordonne les relations gouvernementales, industrielles et internationales du Ministère;

- assure des services de secrétariat relativement aux échanges avec le Cabinet et les organismes centraux;

- assure la coordination et donne avis en matière de protection de la vie privée, d'accès à l'information, des droits de la personne, de transport des handicapés et sur la question du gazoduc de l'Alaska; et,

- assure des services nationaux d'inspection, d'éducation et d'urgence en cas d'accidents dans le domaine des marchandises dangereuses.

Direction générale chargée des conseils en matière de politiques

Cette Direction générale a établi un énoncé de politique sur le transport des personnes handicapées qui devrait recevoir l'approbation ministérielle au cours de l'été 1983. Le Comité consultatif du Ministre sur le transport des personnes handicapées a poursuivi ses consultations avec les transporteurs, les divers paliers de gouvernement et les usagers handicapés pour déterminer la meilleure façon de fournir un accès facile aux divers modes de transport.

En mars 1982, le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports (CCT) a statué qu'il était discriminatoire d'imposer le tarif complet à une personne qui accompagne un voyageur handicapé. Dans la même décision, la CCT déclarait qu'il était également discriminatoire d'exiger d'une personne obèse qu'elle paye un supplément au plein tarif. L'Air Transport Association of Canada en a appelé de cette décision et on attend la décision du comité de revue de la CCT.

Le 29 mars 1983, l'adoption des modifications à la Loi canadienne sur les droits de la personne en a étendu l'application à la protection des déficients mentaux, leur permettant ainsi d'avoir accès aux services, aux installations et aux locaux. Le projet de loi prévoit également l'élaboration de normes d'accessibilité pour tous les modes de transport relevant de la compétence du gouvernement fédéral.

La Direction générale de l'aéronautique civile a publié de nouvelles lignes directrices concernant le transport aérien des voyageurs incapables de se déplacer par leurs propres moyens. Grâce à ces lignes directrices, prévoyant l'affectation de places ou l'attribution de sièges au hasard, un plus grand nombre de ces voyageurs peuvent prendre l'avion. Les lignes directrices tiennent également compte des capacités particulières des

athlètes en fauteuil roulant dans le cas d'une situation d'urgence qui exigerait l'évacuation de l'appareil.

VIA Rail a installé 21 dispositifs de levage dans 19 gares du Canada pour aider les personnes en fauteuil roulant à monter à bord des trains et à en descendre. De plus, un monte-charge pour fauteuils roulants a été installé dans la gare de Kingston; il est utilisé en moyenne cinq fois par jour.

CN Marine a amélioré ses gares maritimes et fournit maintenant un service de pré-embarquement aux voyageurs handicapés. Chaque traversier de nuit possède au moins une cabine qui a été aménagée de façon à ce que les personnes handicapées puissent y avoir facilement accès.

Les compagnies d'autocar ont achevé une étude sur les installations actuelles ou prévues dans 92 gares routières principales, et un groupe de travail élabore actuellement une politique d'accès aux autocars. Le Centre de développement des transports a réalisé une étude sur les aides à la communication pour les voyageurs sourds ou aveugles, un court document sur l'équipement pour les voyageurs handicapés et des études sur l'accessibilité aux systèmes para-publics.

La Direction générale a travaillé à la préparation du projet de loi sur la création du Bureau canadien de la sécurité aérienne et a fourni un appui administratif au Comité consultatif du Ministre sur l'application du rapport Dubin. Des ressources ont été affectées à la coordination de l'apport de Transports Canada dans le domaine du Programme de refonte des règlements gouvernementaux et à d'autres activités comme l'examen du Code criminel, les modifications proposées à la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions et à l'Administration du pipeline du Nord.

La Direction générale a fourni des conseils au Ministre concernant 17 recours qui lui ont été adressés et 12 pétitions présentées au Gouverneur en conseil. Elle a également coordonné le Programme d'économie d'énergie du Ministère et les réponses du Ministère à 24 demandes soumises à l'Agence d'examen de l'investissement étranger.

La Direction générale a créé une nouvelle section afin de conseiller le Ministre sur son rôle d'actionnaire de sociétés comme Air Canada, le Canadien National et la Société des transports du Nord Ltée. Cette section a pour mission de coordonner, pour le compte du Ministère, les relations entre les sociétés de la Couronne relevant de Transports Canada et les organismes centraux du gouvernement. En 1982-1983, elle a évalué et a donné suite à six propositions de diversification des sociétés de la Couronne. Une étude importante des solutions de rechange au service fourni par la Société des transports du Nord Ltée sur le lac Athabasca a été réalisée de concert avec l'Administration du transport maritime.

Parmi les autres tâches importantes entreprises en 1982-1983 par la nouvelle section, citons le travail d'appui au projet de prise de participation d'Air Canada dans Québecair, la conversion proposée de la dette du CN en capital-actions, et diverses tâches liées aux ententes administratives entre le gouvernement et les sociétés de la Couronne, annoncées par le Premier ministre lors du dépôt du projet de loi C-123. Elle a également fourni des avis généraux en matière de politique concernant la présentation des budgets des sociétés, en particulier le budget

d'investissements du CN, en collaboration avec le Sous-ministre adjoint aux Finances et le personnel de l'Administration des transports de surface.

Secrétariat du Ministère

Le projet entrepris par le Secrétariat du Ministère pour mettre sur microfiches un certain nombre de lois concernant Transports Canada et les règlements qui s'y rapportent, a pris de l'ampleur au cours de l'année. Les microfiches, qui sont très peu coûteuses à produire, permettent l'entreposage, la consultation et la modification, de façon à la fois économique et efficace, des règlements nombreux et souvent modifiés du Ministère. Aux microfiches sur la Loi sur la marine marchande du Canada et sur la Loi sur le pilotage, on a ajouté la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur la protection des eaux navigables, la Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et le Manuel de la Voie maritime. Le système a été mis en place dans l'Administration du transport aérien et celle des transports de surface à l'occasion de la codification de la Loi sur l'aéronautique, de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles, et de la Loi sur la sécurité des pneus de véhicule automobile et des règlements leur afférents. Au cours de l'année financière, le nombre des personnes du Ministère et du secteur privé qui ont consulté les lois et les règlements codifiés est passé de moins de 400 à près de 1100.

Au cours de l'année, la Section des affaires parlementaires a coordonné la présentation au Bureau du Conseil privé d'environ 500 documents ayant trait aux lois et aux règlements. Elle s'est en outre occupée de 560 questions et demandes de documents présentées par écrit au gouvernement, de 300 questions formulées oralement à la Chambre des communes et au Sénat et de 57 séances tardives. Transports Canada a été un des ministères les plus actifs dans ce domaine. Le Secrétariat a aidé les comités de la Chambre et du Sénat dans leurs études des diverses questions touchant le transport, notamment la diminution des services ferroviaires voyageurs et la question du pipe-line du Nord, ainsi que l'examen du budget principal des dépenses, des budgets supplémentaires et des rapports annuels.

Le Secrétariat du Ministère, dont le directeur est également le coordonnateur de la protection de la vie privée, désigné en vertu de la Loi canadienne sur les droits de la personne, a traité 30 demandes ayant trait à des dossiers personnels. Les réponses aux allégations de discrimination présentées contre le Ministère en vertu de la Partie I de la Loi ont également été coordonnées par le Secrétariat, pour un total de 14 cas réglés ou encore en suspens.

Le Secrétariat représente le Ministère au Comité consultatif interministériel qui élabore les règlements et les politiques administratives ayant trait à la nouvelle loi relative à l'accès à l'information et à la protection des renseignements personnels; il est également chargé de coordonner l'application, au sein du Ministère, des recommandations du Groupe de travail sur les services au public.

La Section de la correspondance de la haute direction a débuté ses activités en novembre 1982. Au cours de l'année financière 1982-1983, elle a acheminé 11 100 lettres pour le Ministre et son personnel, comprenant notamment les lettres reçues à la suite de la réduction des services de VIA Rail

et des changements proposés au tarif du Nid-de-Corbeau. La Section s'est également occupée des réponses à 20 500 lettres concernant le tarif du Nid-de-Corbeau. Elle a achevé l'examen qui a suivi la mise en application d'un système informatique de contrôle et de repérage, ce qui a permis d'apporter diverses améliorations au système opérationnel et aux rapports d'ordinateur.

Direction générale des relations gouvernementales, industrielles et internationales

Direction des relations gouvernementales

Au cours de l'année, la Direction des relations gouvernementales a rencontré les représentants des gouvernements des provinces de l'Atlantique et de l'Ontario et ceux du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest pour discuter de questions liées au transport, dont la politique portuaire, les services de traversiers, les services ferroviaires voyageurs et les services aériens.

La Direction a organisé pour les gouvernements provinciaux des séances d'information sur le train de mesures pour un transport amélioré dans l'Ouest et a suivi leurs réactions aux propositions fédérales. Elle a également pris en considération les inquiétudes que cette question avait soulevées au Québec.

La Direction des relations gouvernementales a coordonné la planification de la participation de Transports Canada à EXPO 86, exposition sur les transports et les communications qui se tiendra à Vancouver en 1986. Elle a également coordonné la réaffectation, dans l'est du Québec, des fonds excédentaires résultant de la diminution des subventions intrarégionales prévues par la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. Ce plan de réaffectation des fonds couvre la période de 1983 à 1988 et porte sur les installations maritimes et aériennes. La Direction a également fait partie des comités fédéraux-provinciaux qui ont travaillé à des projets mixtes de planification à Terre-Neuve et dans les Maritimes.

De plus, la Direction a collaboré aux travaux préparatoires au Colloque sur les Grands Lacs et la voie maritime qui s'est tenu à Québec en juin 1982. Les activités provinciales liées à ce colloque ont été suivies de près et les questions soulevées ont été analysées en fonction de leur incidence sur les relations fédérales-provinciales.

Les représentants du Ministère au conseil d'administration de la Conférence des transports du Nord, qui s'est tenue à Whitehorse en octobre, provenaient de la Direction des relations gouvernementales. Deux cents personnes ont participé à cette conférence parrainée par le ministère des Affaires indiennes et du Nord, Transports Canada et les gouvernements des deux territoires; tous les modes de transport étaient à l'ordre du jour. Durant la deuxième partie de l'année, la Direction a participé aux négociations sur les revendications des autochtones.

Finalement, la Direction a appuyé l'objectif du gouvernement d'être plus ouvert aux particularités régionales en organisant des sessions d'information pour les coordonnateurs fédéraux du Développement économique qui ont été nommés récemment et en coordonnant l'apport du Ministère à la planification entreprise par ces coordonnateurs dans chaque province.

Direction des relations internationales

La Direction des relations internationales suit de près les activités internationales du Ministère, en rend compte et conseille à ce sujet la haute direction de Transports Canada. De concert, avec le ministère des Affaires extérieures, la Direction coordonne la participation du gouvernement à l'Organisation maritime internationale (OMI) et au Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe et à ses organismes affiliés. La Direction a également représenté le gouvernement aux négociations multilatérales sur les modifications proposées à la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.

La Direction a apporté son aide lors des négociations canado-américaines relatives à d'importantes questions internationales comme les modalités d'application de l'accord du GATT relatif aux obstacles techniques au commerce, l'élément transport de la politique commerciale et étrangère du Canada, les premières étapes de la planification des Universiades de 1983 à Edmonton et les besoins de transport du gouvernement fédéral liés aux Jeux olympiques d'hiver de 1988 à Calgary.

La Direction a également coordonné la visite à Ottawa du ministre des Transports de la France et de certains des hauts fonctionnaires qui l'accompagnaient. Cette visite a permis d'accroître les contacts entre les deux ministères.

La Direction a réalisé une synthèse des études actuelles sur la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises et a commencé une évaluation exhaustive de la Convention et des ententes connexes pour en discuter avec les gouvernements provinciaux et le secteur privé.

Direction des relations industrielles

Au cours de l'année, les entreprises commerciales ont été forcées de chercher des moyens de réduire leurs coûts d'exploitation dans tous les domaines et la Direction des relations industrielles a répondu à de nombreuses demandes à ce sujet en rapport avec la fiscalité et les règlements fédéraux. L'assouplissement des règlements régissant l'industrie du transport aux États-Unis a créé des problèmes majeurs pour tous les transporteurs canadiens, ce qui a amené la Direction des relations industrielles à engager des discussions sur la réglementation provinciale et fédérale.

Avec l'aide des compagnies de chemins de fer et des expéditeurs, la Direction a rédigé des réponses aux questions du département du Commerce des États-Unis sur les aspects du transport relatifs aux droits d'importation élevés imposés aux bois de charpente en provenance du Canada.

La Direction a poursuivi ses discussions avec des groupes du secteur privé concernant le tarif du Nid-de-Corbeau et le projet d'étude sur la capacité des chemins de fer. Les questions du dédommagement, des appels interjetés à l'égard des tarifs de transport ferroviaire et d'un organisme international pour examiner les problèmes liés au trafic transfrontalier entre le Canada et les États-Unis ont été l'objet de discussions avec des groupes de l'industrie du transport.

La Direction a organisé des rencontres entre des représentants des entreprises américaines et le groupe de travail de Mirabel, afin d'augmenter le

trafic marchandises à cet aéroport.

Des discussions approfondies ont eu lieu avec les transporteurs et les expéditeurs afin de préciser quels sont les problèmes qui pourraient résulter du projet de règlement sur le transport des marchandises dangereuses.

Au plan interministériel, la Direction a représenté le Ministère auprès d'un comité traitant des questions qui affectent la pureté de l'eau et l'approvisionnement en eau potable au Canada, la forêt et l'industrie de la construction, et les mégaprojets, principalement dans le domaine énergétique. La Direction a joué un rôle-clé dans la nouvelle orientation de Costpro, organisme mixte du gouvernement et du secteur privé, créé pour simplifier les documents requis pour le commerce international. On est en voie d'atteindre l'objectif du Ministre qui est de faire de Costpro un organisme privé autonome vers 1984.

Direction générale du transport des marchandises dangereuses

Le 19 juin 1982, la Direction générale du transport des marchandises a publié dans la Gazette du Canada la première partie du règlement à ce sujet, qui porte sur la classification des marchandises dangereuses, les exemptions au règlement, les documents requis pour le transport des marchandises dangereuses et les indications relatives à la sécurité, y compris les étiquettes et les affiches. Les autres parties du règlement ont été soumises à l'examen du ministère de la Justice.

Les négociations se poursuivent avec les gouvernements provinciaux pour déterminer le rôle que peut jouer chaque province dans l'application du Programme fédéral-provincial pour le transport des marchandises dangereuses. Des protocoles d'entente ont été rédigés concernant la participation des autres ministères fédéraux et l'un d'eux a été signé avec la CCT.

Un programme d'essai pour la formation des inspecteurs fédéraux a été présenté aux organismes intéressés. Les programmes de formation concernant l'intervention en cas d'urgence se poursuivent de concert avec Planification d'urgence Canada. En ce qui a trait aux mesures correctives, le gouvernement a signé un contrat avec la Propane Gas Association afin d'obtenir des services d'expert-conseil, dans le cas d'un déversement de marchandises dangereuses.

La Direction générale a également publié deux rapports sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et par véhicule moteur de location au Canada.

CANUTEC, le Centre d'information d'urgence, a reçu 164 appels d'urgence et 3220 demandes de renseignements. Depuis juillet 1979, date de son entrée en service, le Centre a reçu au total 674 appels d'urgence dont 409 étaient liés au transport.

La Direction générale, de concert avec la Garde côtière canadienne et la section canadienne de l'Association de coordination de la manipulation des chargements, a été l'hôte du 7^{e} Symposium international sur le transport des marchandises dangereuses en mer et dans les voies de navigation intérieures, qui s'est tenue à Vancouver en septembre 1982.

Le Groupe de la revue:

- conduit, en matière de gestion, des vérifications sur les politiques internes, les méthodes et les contrôles;

- évalue l'efficacité des programmes du Ministère; et,

- recommande des améliorations.

Les bureaux régionaux du Groupe de la revue de Vancouver et de Dartmouth, ont été fermés en 1982, dans un important projet de réorganisation destiné à améliorer l'utilisation des ressources et la gestion des activités de vérification interne.

La Direction du contrôle, de la méthodologie, de la planification et de la politique a publié de nouvelles politiques et procédures afin d'uniformiser les activités de vérification interne. Elle a également produit un manuel sur le sujet.

Un important projet a été lancé en 1982 pour examiner la structure existante des services de vérification, organisée en unités maniables, afin d'élaborer un plan quinquennal de vérification intégrée sur le plan interne.

La Direction de la vérification interne a effectué huit vérifications intégrées en 1982-1983 aux endroits suivants: le bureau régional de l'Ontario de l'Administration canadienne du transport aérien, l'aéroport international de Toronto, les bureaux de la région des Laurentides et de la région du Centre de la Garde côtière canadienne, le Collège de la Garde côtière canadienne de Sydney, en Nouvelle-Écosse, la Direction de la sécurité du Ministère, le Contentieux du Ministère, ainsi que les activités du Ministère touchant la rémunération et l'organisation. Par ailleurs, une plus grande attention a été accordée aux vérifications des applications du traitement électronique des données. Le système de délivrance des licences et d'attestation médicale, le système d'échange des bandes magnétiques et le système de gestion de l'entretien aéroportuaire, ont fait l'objet de vérifications internes, ainsi d'ailleurs que la section responsable des marchés de louage des services, à l'administration centrale.

La Direction a effectué une vérification complémentaire sur place de l'étude des Services de télécommunications du Ministère effectuée par le Vérificateur général en 1979.

La Direction de l'évaluation des programmes a examiné et évalué les services de soutien à l'aviation et aux aéroports assurés à l'extérieur du Ministère, ainsi que le transport par eau, les aides maritimes à la navigation et diverses études spéciales.

Le Groupe de la revue a coordonné la mise en oeuvre du Programme d'accroissement de la responsabilité des

fonctionnaires. Il suit actuellement les projets de ce programme afin d'assurer que leurs grandes étapes soient respectées et afin d'en tirer les avantages attendus. Le Groupe coordonne également le contrôle et l'analyse des dépenses en heures supplémentaires à Transports Canada et fait des recommandations en vue de réduire ces coûts.

Le Ministère a mis à jour sa politique sur la mesure du rendement et en a assuré la diffusion en 1982-1983. En vertu de cette nouvelle politique, les données de mesure du rendement interviendront dans le compte rendu des résultats du Ministère.

Le Groupe a agi comme point de liaison dans toutes les vérifications intégrées des programmes des administrations de la Surface et de la Marine qui ont été menées par le Vérificateur général.

Le Groupe du personnel administre tous les programmes relatifs aux employés:

- la dotation et la classification;

- la planification des ressources humaines;

- les programmes spéciaux d'emploi;

- les langues officielles;

- le counselling;

- les systèmes d'information en gestion du personnel;

- les relations de travail; et,

- la formation.

Planification des ressources humaines

L'année 1982-1983 a été marquée par la publication du rapport du groupe de travail sur les stratégies relatives aux ressources humaines. Ce groupe était chargé de cerner et d'analyser les principales questions touchant aux ressources humaines qui influeront sur le transport tant dans le secteur public que privé au cours de la prochaine décennie. Les auteurs de ce rapport recommandent au premier chef que le gouvernement et le secteur privé concertent leurs efforts pour mettre sur pied des mécanismes d'information sur le marché du travail, qui soient fiables et jouent en temps utile. Ils recommandent également au Ministère de s'attacher à la formation de divers groupes professionnels-clés oeuvrant dans les trois modes de transport. De fait, le Ministère a déjà examiné les problèmes qui confrontent plusieurs groupes professionnels, à la lumière du modèle de planification qu'il a établi pour être en mesure de prévoir l'offre et la demande en matière de ressources humaines dans ces groupes.

Au cours de l'année écoulée, le Ministère a intégré le secteur des ressources humaines à sa planification opérationnelle pluriannuelle. L'Administration canadienne du transport maritime (Garde côtière) et l'Administration canadienne du transport aérien effectuent actuellement d'importantes études dans ce domaine.

Programmes spéciaux d'emploi

Au cours de l'exercice, les bureaux régionaux ont recruté un plus grand nombre d'handicapés. Ils ont par ailleurs acheté pour $7,300 d'aides techniques spécialisées à leur intention. Grâce aux efforts concertés des divers secteurs du Ministère, celui-ci a amélioré ses contacts avec les groupes d'autochtones et leurs chefs dans tout le pays. Pour sa part, la Garde côtière a poursuivi des programmes visant d'une part à s'attacher les Inuit qui font déjà partie de ses équipages ainsi qu'un programme spécial offrant des emplois d'été aux étudiants inuit.

Quant aux femmes, on les a incitées à entreprendre certaines carrières scientifiques et techniques jusqu'ici généralement réservées aux hommes.

Langues officielles

Le Ministère a tenté de dépister certaines irrégularités et de redresser les torts afin d'assurer une meilleure gestion de son programme de langues officielles. Aussi a-t-il révisé sa directive à cet égard et publié un dépliant concernant les droits et obligations des fonctionnaires, à l'intention de tous les employés de la région de la Capitale nationale (RCN) et des régions bilingues. Une conférence nationale, tenue à Cornwall, a donné un nouvel élan au Programme des langues officielles dans toutes les régions du pays. Les efforts déployés pour accroître la participation des francophones ont surtout porté sur les cadres intermédiaires dans la RCN et certains groupes des catégories technique, scientifique et professionnelle.

Counselling, testing et recherche

Le rôle traditionnel des Services de counselling a été sensiblement modifié en 1982-1983, car ils ont également été chargés de faire passer des tests à ceux qui postulent des emplois au Ministère et d'effectuer des recherches sur les ressources humaines.

Sensibles aux besoins de leurs clients, dans la difficile conjoncture économique actuelle, les Services de counselling ont créé un atelier sur la question du stress et, en vue d'accroître la productivité, un autre sur l'absentéisme et sur ses causes principales. Conscients de l'impact de la révolution technologique, les Services de counselling ont également mis sur pied un atelier-pilote à l'intention des gestionnaires, au cours duquel les participants discutent de l'incidence du changement sur le comportement humain et des diverses stratégies à envisager au moment d'apporter certains changements.

Systèmes d'information de gestion du personnel

Cette année encore, la gestion du personnel a fait l'objet d'importantes améliorations. En effet, un système automatisé de la paye et des congés a été mis au point; son application coïncidera vraisemblablement avec la mise en service du nouveau réseau décentralisé de données en octobre 1983. On s'emploie actuellement à élargir ce système de façon à y intégrer tous les aspects de l'administration du personnel.

Relations de travail

Les agents de la Direction des relations de travail ont participé aux négociations du groupe des opérateurs radio et à celles du groupe de la navigation aérienne visés par la Loi sur les restrictions salariales du secteur public. Ces négociations, qui ont débuté en novembre 1982 se poursuivent toujours, tandis que les contrôleurs de la circulation aérienne ont signé leur convention en mai 1982, après de longues négociations.

La Direction a instruit 1025 griefs de dernier palier et en a référé 290 en arbitrage, la plupart étant liés aux restrictions salariales du Programme des 6 et 5 % et, plus particulièrement, aux heures de travail, aux heures supplémentaires et aux mesures disciplinaires prises à la suite des débrayages illégaux des contrôleurs de la circulation aérienne.

Une place importante a été réservée cette année encore à la formation des gestionnaires en relations de travail. De plus, en 1982, le Ministère a élaboré sa politique en matière d'hygiène et de sécurité au travail, de façon à définir les responsabilités de chacun de ses employés à cet égard.

Formation

Les divers projets de construction au Collège de la Garde côtière canadienne ont progressé comme prévu en 1982-1983, de sorte que 75 % des travaux d'aménagement des locaux réservés à la formation sont terminés. Le Conseil du Trésor ayant approuvé la construction d'un atelier, d'un abri d'embarcations et d'un poste de garde, les travaux commenceront en 1984.

Transports Canada a signé avec le Collège Georgian de Barrie (Ontario) un accord de collaboration visant un cours préparatoire de contrôle de la circulation aérienne, de sorte qu'une partie de la formation offerte à l'Institut de formation de Cornwall se donne désormais à Barrie. Un accord du même type sera conclu sous peu avec le CEGEP de Saint-Jean (Québec).

Outre le programme quinquennal antillais lancé en 1981-1982 pour enseigner aux officiers de navire le fonctionnement et l'entretien des petits patrouilleurs, un contrat négocié par la Corporation commerciale canadienne a été signé avec l'Arabie Saoudite; en vertu de celui-ci, 25 élèves seront initiés au contrôle de la circulation aérienne. Un nombre sans cesse croissant de pays demandent au Ministère de diriger en leur nom divers programmes de formation.

Conformément aux récentes directives des organismes centraux, la Direction générale de la formation a entrepris d'établir un système intégré d'examen et d'évaluation de la formation. Six projets d'évaluation ont été réalisés en 1982-1983. Il s'agit de parvenir à évaluer systématiquement et périodiquement tous les programmes de formation administrés par Transports Canada.

Autres activités

L'an dernier, la Commission de la fonction publique a délégué à Transports Canada le pouvoir de dotation des postes de tous les groupes professionnels, sauf ceux des catégories de la gestion et de la haute direction.

Grâce à la publication du bulletin trimestriel Info-Gestion, les groupes de la haute direction et de la gestion supérieure sont désormais mieux informés sur la politique générale du Ministère en matière de gestion du personnel et sur ce qui les intéresse plus particulièrement à savoir, le déploiement des ressources, l'aide à la vente des maisons, les langues officielles, les restrictions du Programme des 6 et 5 %, etc.

Eu égard aux inquiétudes exprimées par la direction du Ministère et par le Vérificateur général concernant la gestion des heures supplémentaires, le Sous-ministre a publié une directive à ce sujet et dicté la marche à suivre pour en rendre compte. D'autre part, la description précise du rôle du gestionnaire relativement à l'administration des congés de maladie a fait l'objet d'un bulletin du Personnel.

À la suite d'une mise à jour de la norme de classification, environ 1400 postes d'opérateurs radio ont été réévalués. Par ailleurs, le plan d'évaluation des officiers de navire a fait l'objet d'un examen en vue de le rendre

plus compatible avec les initiatives de la Garde côtière en matière de gestion. Un projet de norme révisée a d'autre part été établi pour le groupe de la navigation aérienne.

TABLEAU 1

Années-personnes de Transports Canada

	80/81[1]	81/82[1]	82/83[1]	83/84[2]	84/85[2]
Administration centrale	1,394	1,629	1,767	1,737	1,825
ACTS	294	293	306	300	306
ACTM	6,297	6,353	6,551	6,688	7,106
ACTA	12,359	12,740	13,011	13,036	14,178
TOTAL	**20,344**	**21,014**	**21,635**	**21,761**	**23,415**

[1] utilisées
[2] autorisées

TABLEAU 2

Transports Canada - Effectif actuel par administration et par groupe d'occupation

CATÉGORIE	ACTA	ACTM	ACTS	ADM	TOTAL TC
Direction (EX) (SM)	110	59	29	55	253
Sciences et professions					
Économistes (ES)	29	12	22	43	106
Ingénieurs (EN)	436	111	40	22	609
Autres	45	3	4	42	94
Services administratifs					
Serv. adm. (AS)	435	218	24	234	911
Personnel (PE)	81	53	-	95	229
Adm. de prog. (PM)	557	103	35	39	734
Autres	186	96	11	265	558
Technique					
Navigation aérienne(AO)	525	-	-	1	526
Contrôle de la circulation aérienne (AI)	2,322	-	-	55	2,377
Électronique (EL)	1,319	335	5	79	1,738
Opérateurs radio (RO)	990	277	-	18	1,285
Officiers de navire (SO)	-	901	-	34	935
Inspection technique (TI)	163	265	30	-	458
Autres	854	527	24	66	1,471
Soutien administratif					
Commis (CR)	1,422	615	32	422	2,491
Secrétaires (ST)	460	259	47	175	941
Autres	138	53	1	74	266
Exploitation					
Pompiers (FR)	702	-	-	-	702
Manoeuvres et hommes de métier (GL)	2,199	637	6	28	2,870
Services généraux (GS)	140	76	5	33	254
Gardiens de phare (LI)	-	439	-	-	439
Équipage de navire (SC)	-	1,631	-	2	1,633
Chauffage, force motrice et opération de machines fixes (HP)	117	22	-	-	
TOTAL	**13,230**	**6,692**	**315**	**1,782**	**22,019**

Source: SIGP, 31 mars 1983

Finances

Le Groupe des finances est responsable des services suivants:

- l'administration financière;

- les systèmes de gestion;

- les services du matériel et des marchés;

- les services administratifs (y compris les services des locaux, le Centre de documentation de Transports Canada, et le centre de publication); et,

- les communications et l'informatique.

La Direction des services administratifs a réalisé des économies importantes dans le domaine des services d'impression, d'édition, de photocopie et de courrier. La bibliothèque de Transports Canada a continué d'améliorer ses services, grâce notamment au réseau national qui relie la bibliothèque centrale et les bibliothèques régionales à la Bibliothèque nationale et à plusieurs bases de données internationales.

La Direction a participé avec le Secrétariat du Ministère au microfilmage de plusieurs lois et des règlements qui les accompagnent.

On a déployé de gros efforts pour sensibiliser davantage les employés à la sécurité-incendie, et Transports Canada s'est classé deuxième en 1982 au Concours national de sécurité-incendie organisé par le Commissaire fédéral des incendies.

La Direction des communications et de l'informatique joue un rôle important dans l'adaptation de la technologie de l'informatique, dont l'évolution est rapide, aux besoins de Transports Canada. Un nouveau réseau informatique desservira 12 bureaux régionaux et trois stations éloignées, ce qui portera à 475 le nombre total des terminaux du Ministère qui sont groupés dans 78 endroits. La mise en oeuvre de ce système doit débuter en juillet 1983.

Outre sa participation à la conception de plusieurs grands systèmes nationaux, la Direction gère et maintient des systèmes pour quelque 700 clients utilisant l'ordinateur central d'Ottawa et pour plusieurs services de l'extérieur.

De nouveaux projets en cours ont pour objet de développer davantage le réseau de traitement électronique des données pour faciliter le traitement des textes, la transmission des fac-similés et la transmission électronique des messages, et permettre les téléconférences.

La Direction de l'administration financière a introduit le Code des comptes standardisé, un système national de tenue des comptes clients et d'échange de bandes magnétiques.

La Direction des systèmes de ges-

tion a entrepris 188 projets en 1982-1983 et en a mené 99 à terme au cours de la même période. Ces projets portaient sur la bureautique, l'analyse de l'organisation, les conseils de gestion et l'élaboration de systèmes.

La Division de la planification des systèmes de gestion a été créée, et une méthode de planification stratégique des systèmes ainsi qu'un système de planification et de contrôle des projets ont été mis en application.

Le dernier exercice a été une année de transition et de croissance pour les Services du matériel et des marchés qui ont fait de gros efforts pour élaborer et mettre en oeuvre des systèmes informatisés d'information pour la gestion des biens matériels du Ministère, des articles stockés et de l'adjudication des marchés.

L'élaboration du système de gestion du matériel de TC s'est poursuivie; la spécification fonctionnelle de tous les sous-systèmes a été menée à bien, et le sous-système de catalogage a été mis en application. On a fait des progrès considérables dans la conception et la programmation des sous-systèmes de prévision des besoins en matériel et de contrôle des stocks.

Le système d'enregistrement des biens matériels a été introduit et fonctionne maintenant dans l'ensemble du pays; il comporte 276 000 articles évalués à $124.5 millions.

L'enregistrement du matériel de télécommunication, des véhicules et de l'équipement mobile est assuré par des systèmes distincts qui regroupent maintenant 74 000 articles évalués à $346.8 millions.

Le Fonds renouvelable des magasins comprend actuellement 85 000 articles stockés dans 20 dépôts du pays qui ont une valeur totale de $35 millions.

Les dépenses sont passées de $1.850 milliard en 1981-1982 à $2.354 milliards en 1982-1983. Les besoins au chapitre des programmes du Ministère sont passés à $1.440 milliard, soit une augmentation de $345 millions, et les paiements aux sociétés de la Couronne ont atteint $914 millions, soit $159 millions de plus que l'année précédente.

L'accroissement brut des besoins au chapitre des programmes du Ministère a été de $368 millions. Les dépenses d'immobilisations ont chuté de $15 millions, et les subventions et contributions ont grimpé de $245 millions. Les coûts plus élevés en personnel ont été la principale cause de l'augmentation de $138 millions des frais d'exploitation.

L'accroissement des sommes versées aux sociétés de la Couronne est surtout attribuable à la hausse de $15 millions des besoins d'exploitation de VIA Rail ($63 millions), à l'accroissement des dépenses d'immobilisations de $42 millions, à l'accroissement des coûts de la main-d'oeuvre de $6 millions et aux paiements faits au Conseil des ports nationaux ($31 millions) pour divers projets d'équipement à Prince Rupert.

Transport aérien

Les dépenses brutes sont passées de $596 millions à $680 millions, soit une augmentation de 14 %. Les recettes ont cependant progressé plus lentement (10 %), passant de $213 millions en 1981-1982 à $235 millions en 1982-1983. L'encaisse obligatoire nette en 1982-1983 a donc été de $445 millions, soit $62 millions de plus que celle de l'année précédente (par rapport à $70 millions l'an dernier). L'accroissement des dépenses est dû principalement à une augmentation de 20 % des traitements et salaires, ainsi qu'à une augmentation de 6 % des coûts des biens et services et à une augmentation de 32 % des subventions et contributions. La ventilation des dépenses brutes est la suivante: $556 millions pour l'exploitation, $25 millions pour les subventions et contributions et $99 millions pour les immobilisations.

Les coûts plus élevés en personnel sont la principale cause de l'augmentation de $78 millions des frais d'exploitation (environ $69 millions au chapitre de la rémunération et des avantages sociaux provenant surtout des hausses de taux et des augmentations de traitement rétroactives). Les autres frais d'exploitation n'ont augmenté que de $9 millions cette année alors que l'augmentation de l'année précédente avait été de $25 millions.

Cette augmentation plus faible en 1982-1983 peut être attribuée en grande partie à l'appui assuré par la direction de l'ACTA au Programme de restrictions du Gouvernement. Ce sont les secteurs des services professionnels et spéciaux ($5 millions), ainsi que du transport et des communications ($3 millions) et des matériaux, services publics et approvisionnements ($3 millions) qui ont connu les hausses les

plus fortes. Les dépenses supplémentaires ont été principalement dues à des augmentations de prix faisant suite à une réduction des niveaux de stocks. Les voyages et services non essentiels ont été éliminés conformément à l'esprit du Programme de restrictions.

Les subventions et contributions ont atteint $25 millions, en comparaison à $19 millions en 1981-1982. En 1982-1983, des contributions de $7 millions au chapitre des immobilisations ont été accordées aux projets de Davis Inlet, de Churchill Falls et de Postville, au Labrador; de Port Hawkesbury, de Digby, et de Margaree, en Nouvelle-Écosse; de Pokemouche, au Nouveau-Brunswick; de Chibougamau, de Roberval, de Trois-Rivières et de Maniwaki, au Québec; de Brandon et de Norway House, au Manitoba; de Gravelbourg, en Saskatchewan; et de Merritt en Colombie-Britannique.

Des contributions totalisant $1 million ont été accordées, au titre des immobilisations, en vertu du Programme des initiatives spéciales pour l'emploi pour la réalisation de projets à Chetwynd, Elk River Valley, Humboldt, Sainte-Anne-des-Monts, Mascouche, Alma et Saint-Georges-de-Beauce.

Les autres changements dans ce domaine sont les suivants: une augmentation de $3.4 millions au titre des subventions versées pour l'exploitation des aéroports municipaux et autres, des installations de navigation aérienne et des voies aériennes; l'exploitation de l'aéroport de l'Île de Toronto; le service des Prairies assuré par la société Perimeter Airlines; ainsi que la subvention à Québec Aviation, à la Ligne des cadets de l'air du Canada et au Collège de Saint-Jean-sur-Richelieu pour la formation des contrôleurs de la circulation aérienne.

Les investissements ont augmenté de moins de $500,000. Parmi les projets qui ont occasionné d'importantes dépenses en 1982-1983, citons le revêtement en dur de la piste, de l'aire de trafic et de la voie de circulation ($2 millions) à Chevery; la construction d'un nouvel aéroport ($1.6 million) à Havre-Saint-Pierre; l'agrandissement de l'aérogare ($1.3 million) à Bagotville; l'expansion de l'aéroport ($2.5 millions) à Hamilton; le prolongement de la piste ($1.1 million) à Kapuskasing; une installation ILS ($1 million) à Timmins; un complexe aérogare-centre d'opérations ($1.4 million) à Baker Lake; le revêtement d'une piste ($1.1 million) à Lynn Lake; l'expansion de l'aérogare et du stationnement ($1.8 million) à Kelowna; l'achat de véhicules pour services d'urgence ($4 millions); le système de relais de visualisation des phases en route et terminale ($1.1 million); l'achat d'un hangar pour opérations aériennes à Edmonton ($1 million); le Programme de modernisation des radars ($1.1 million);le Programme de remplacement des installations ILS à tubes ($2.1 millions) et de l'équipement pour le système national de traitement des données de vol ($1.2 million).

Les recettes et recouvrements ont connu une hausse globale de $22 millions. En ce qui a trait à la poursuite de quatre compagnies aériennes, les tribunaux ont exigé le paiement de droits arriérés de $10.3 millions pour des redevances en route de l'Atlantique Nord, des redevances polaires ainsi que des redevances de télécommunications air-sol. Cet encaissement ayant été annulé par des diminutions dans d'autres secteurs, il y a eu augmentation réelle de $8.5 millions (ou de 40 %) par rapport à l'année précédente. Quant aux recouvrements, ils ont

augmenté de $10 millions, et proviennent surtout des sommes recouvrées auprès des aéroports autonomes. La taxe de transport aérien a rapporté la somme brute de $53 millions, comparativement à $51 millions l'an dernier, ce qui représente une augmentation de 10 % des recettes. Le reste de l'augmentation est attribuable à la location de terrains, de locaux à bureaux, de locaux commerciaux ainsi que de réservoirs et de canalisations à carburant.

Aéroports autonomes

Les dépenses pour les 23 aéroports autonomes se sont chiffrées à $382 millions, soit une augmentation de $18 millions par rapport à 1981-1982. Quant aux recettes, elles sont passées de $357 millions à $373 millions. Les encaisses obligatoires nettes pour l'exploitation et les projets d'immobilisations des aéroports autonomes ont dépassé les recettes de $9 millions. La différence sera prélevée sur le surplus résultant des opérations de l'année précédente ($11 millions) à compter de 1982-1983.

Les dépenses d'exploitation sont passées à $310 millions, soit une augmentation de $18 millions. De cette somme, l'augmentation de $6 millions au chapitre des coûts en personnel est entièrement due au règlement des conventions collectives. Quant à la faible hausse de $2 millions des autres frais d'exploitation, elle tient surtout aux efforts déployés par les gestionnaires de l'ACTA pour appuyer le Programme de restrictions. La majoration des prix des services de sécurité (GRC) explique la hausse des dépenses de $4 millions . Quant aux dépenses pour le matériel et les approvisionnements (diminution des stocks), le transport et les communications ainsi que les services professionnels et techniques, elles ont diminué par rapport à l'année précédente et résultent du Programme de restrictions. Les frais généraux du programme budgétaire sont passés de $113 millions à $124 millions. Les compensations tenant lieu de taxes versées aux municipalités ont été de $500,000 inférieures à celles de l'an dernier.

Les investissements ont atteint $72 millions en 1982-1983, soit une diminution de $1 million. Le programme de construction est demeuré stable mais de nombreux grands projets ont progressé considérablement, notamment l'agrandissement et le réaménagement de l'aérogare de Gander ($1.7 million); une nouvelle voie de circulation à Halifax ($4.2 millions); l'expansion aéroportuaire à St.John's, y compris des modifications de l'aérogare ($1.5 million); le recouvrement d'une piste à l'aéroport international de Dorval ($2 millions); l'expansion de l'aérogare et de l'aire de trafic à Québec ($2.2 millions); les améliorations du circuit d'alimentation de secours ($1.2 million) et le renforcement d'une piste ($2.2 millions) à Ottawa; la première étape des modifications de l'aérogare 1 de Toronto ($10.4 millions); l'expansion de l'aérogare de Regina ($1 million); le stationnement des aéronefs à Winnipeg ($1.9 million); le revêtement d'une piste ($2.5 millions) et l'expansion de l'aérogare ($4.8 millions) à Edmonton; et l'achat de véhicules pour services d'urgence ($2.3 millions).

Les recettes ont connu une hausse de $16 millions par rapport à 1981-1982, soit une augmentation de 4 %. Il s'agit de la plus faible hausse enregistrée depuis plusieurs années, ce qui reflète le mauvais climat économique. La taxe de transport aérien a produit $8 millions. Parmi les autres augmentations importantes, on note les droits

d'atterrissage ($3 millions), la taxe générale d'aérogare ($4 millions) et les loyers ($1 million).

Transport maritime

Les dépenses brutes du programme ministériel sont passées de $400 millions en 1981-1982 à $427 millions en 1982-1983. Les dépenses d'exploitation de $356 millions comportent une hausse de $43 millions par rapport à celles de l'année précédente, tandis que les dépenses d'immobilisations sont passées à $70 millions, soit une baisse de $17.5 millions. Les recettes sont tombées de $12 millions à $8 millions, soit une baisse de $4 millions, créant un déficit net de $41 millions pour le programme.

Les versements aux sociétés de la Couronne et autres subventions sont passés de $54 millions en 1981-1982 à $72 millions en 1982-1983. La Société canadienne des ports a reçu la majorité de ces versements pour réaliser ses projets d'équipement à Prince Rupert concernant un terminal céréalier et un terminal charbonnier sur l'île Ridley. Un prêt supplémentaire de $14 millions a été accordé à cette société pour un projet d'équipement à Saint-Jean visant un terminal potassier en vrac.

Les dépenses d'exploitation ont augmenté de 14 % et atteint $357 millions en 1982-1983. La hausse des coûts en personnel compte pour 60 % de l'augmentation de $43 millions, la rémunération et les avantages sociaux ayant connu une hausse de $26 millions, principalement en raison des augmentations de traitements résultant des conventions collectives, et une augmentation de $2.6 millions de la contribution au régime d'avantages sociaux aux employés. Les dépenses ont en outre augmenté dans les secteurs suivants:

- remise en état de navires ($4.1 millions)
- recherche et développement dans l'Arctique ($3.2 millions)
- 3e brise-glace de classe R ($2.2 millions)
- services d'hélicoptères ($2.1 millions)
- recherche et sauvetage ($1.1 million)
- reconnaissance des glaces ($600,000)
- réapprovisionnemment de l'Arctique ($300,000)

Des économies de l'ordre de $4 millions ont pu être réalisées sur les frais d'exploitation grâce à la suppression des services des navires météorologiques. Toutefois, suite au désarmement de ces navires, les recettes ont baissé d'autant à cause de la perte des versements habituels d'Environnement Canada. Une réduction des années-personnes imposée par le Conseil du Trésor a limité l'accroissement des effectifs à un taux d'environ 2 % (170 années-personnes) pour faire face à la nouvelle charge de travail et aux nouvelles initiatives.

Les dépenses d'immobilisations, qui étaient de $87.5 millions en 1981-1982, ont baissé à $70 millions. Environ 24 % des dépenses effectuées en 1982-1983 sont consacrées aux investissements concernant la flotte, dont les principaux projets sont les suivants:

- construction du 3e brise-glace de classe R ($5.9 millions)

- construction de sept navires de recherche et de sauvetage ($1.9 million)

- remise en état du Tupper ($2.6 millions)

- réparation des dégâts causés par l'incendie au Louis Saint-Laurent ($2.3 millions)

En outre, les projets suivants ont exigé une mise de fonds importante:

- installation du système de navigation à longue portée Loran-C sur la côte est ($6.7 millions)

- acquisition d'équipement de balayage électronique ($400,000)

- fourniture d'équipement pour le Programme national d'essais et de formation maritime ($2.2 millions)

- prolongement d'une chaîne d'émetteurs radio à très haute fréquence sur la côte ouest ($3 millions)

- installation d'aides à la navigation améliorées à Miramichi ($1.9 million)

- construction d'un hangar à hélicoptères à Shearwater ($1.4 million)

- remplacement de deux hélicoptères détruits par le feu ($2.2 millions)

- remplacement du quai à Bella Coola ($700,000)

- transformations et additions aux navires existants ($1.8 million)

Transports de surface

Les dépenses de l'Administration canadienne des transports de surface ont totalisé $1.293 milliard en 1982-1983, soit $392 millions de plus que les $931 millions dépensés l'année précédente. L'essentiel des dépenses supplémentaires proviennent de la hausse des subventions et contributions ainsi que des versements aux sociétés de la Couronne. Les subventions et contributions sont passées de $193 millions en 1981-1982 à $443 millions l'année suivante. Les versements à VIA Rail ont fait un bond de $541 millions à $604 millions; les subventions et les paiements pour investissements faits au CN et à CN Marine pour les services de traversiers sur la côte est, sont maintenant de $200 millions, de $150 millions qu'ils étaient l'an dernier tandis que ceux faits au titre des opérations ferroviaires et du Programme d'aide à la main-d'oeuvre à Terre-Neuve ont presque doublé passant de $13 millions à $22 millions. Les dépenses d'exploitation ($20 millions) et les dépenses d'immobilisations ($2 millions) sont demeurées inchangées. Les dépenses d'immobilisations font état de la mise en chantier d'une installation de chargement des pommes de terre ($1.5 million), à l'Île-du-Prince-Édouard.

La baisse des subventions et contributions s'explique de la manière suivante: l'achèvement de la première phase du Programme d'amélioration des routes dans les provinces de l'Atlantique ($8 millions); le versement en 1981-1982 de deux subventions ponctuelles à la province de Terre-Neuve en remplacement de la poursuite d'un programme de construction et de la construction d'une chaussée entre

Greenspond et Shambler's Cove ($5 millions); la réduction de la seconde de deux subventions à la société Newfoundland Steamship Limited (NSL) au lieu de subventionner un service maritime entre Montréal, Québec, et les ports de Corner Brook et de St.John's à Terre-Neuve ($1 million); la réduction des contributions pour les services de traversiers et services de transport côtier de passagers et de marchandises principalement en raison de la subvention à la NSL ($2 millions); et la diminution des contributions aux provinces de l'Atlantique pour des services d'autocars ($2 millions). Quant aux augmentations à ce chapitre, elles ont été le fait de versements d'acomptes à des sociétés ferroviaires pour leurs pertes de revenus de $130 millions en 1982-1983 en raison des mauvaises récoltes; d'une nouvelle contribution à la Commission canadienne du blé pour l'achat de 1380 wagons-trémies ($81 millions); des versements à cette commission pour la location de wagons-trémies ($6 millions); des contributions au CN et au CP pour la remise en état des embranchements des Prairies ($8 millions); le transfert d'un programme de contributions pour des initiatives d'amélioration des routes dans les provinces de la Colombie-Britannique, du Québec et du Nouveau-Brunswick en raison de la réorganisation du ministère de l'Expansion économique régionale ($13 millions); des contributions pour la phase II du Programme de renforcement et d'amélioration des routes dans les provinces de l'Atlantique ($26 millions); des subventions à la Colombie-Britannique, à Terre-Neuve et au Québec pour l'exploitation de services de traversiers ($2 millions); de l'attribution de paiements au titre du Programme d'aide aux transports urbains et de projets visés par la Loi sur les déplacements des lignes et les croisements de chemins de fer ($2 millions). Le paiement statutaire, sous forme d'une contribution, fait au CN concernant la cessation des péages sur le pont Victoria à Montréal, est resté à $2 millions.

L'accroissement de $63 millions des paiements à VIA Rail résulte de trois facteurs: une augmentation de $15 millions des frais d'exploitation; une augmentation de $42 millions en investissements, et une augmentation de $6 millions des coûts de la main-d'oeuvre.

Une somme de $21 millions a été versée au CN pour la troisième année du Programme d'essais et d'évaluation des opérations ferroviaires à Terre-Neuve. Les versements au CN et à CN Marine au titre de la seconde année de fonctionnement du Programme d'aide à la main-d'oeuvre, ont atteint $1 million. Les subventions à CN Marine pour l'exploitation de traversiers sur la côte est ont subi une hausse de $10 millions et l'achat d'actions du CN pour aider CN Marine à réaliser son programme d'immobilisations a comporté un $40 millions supplémentaire.

Les paiements à la Société des transports du Nord Limitée pour l'aider à mener à bien l'opération de réapprovisionnement du district du Keewatin se sont élevés à $1 million. Un petit versement a également été fait relativement à l'interruption du service du Grand Lac de l'Ours de 1979 à 1980.

Les recettes portées au crédit du Fonds du revenu consolidé qui avaient été de $96 millions en 1981-1982, sont tombées à $82 millions cette année. Cette diminution s'explique principalement du fait qu'aucun dividende n'a été reçu d'Air Canada cette année alors que $13 millions avaient été reçus en 1981-1982. Les recettes encaissées au

nom de l'Administration canadienne des transports de surface constituent principalement le taux de rendement du capital investi dans le CN et Air Canada.

Sommaire financier

Énoncé comparatif des recettes, dépenses, prêts et immobilisations pour les années financières se terminant les 31 mars 1983 et 1982 (en millions de dollars).

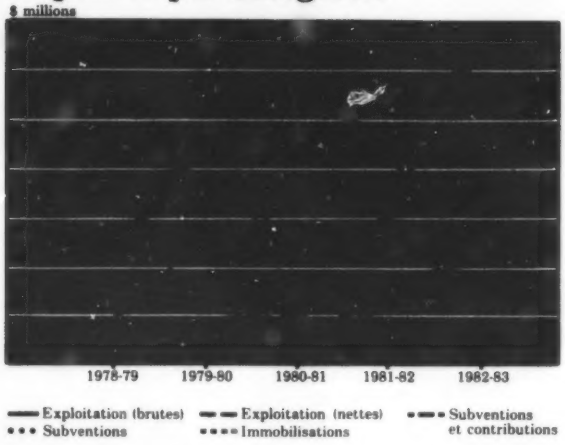
Programmes du Ministère	1982-1983	1981-1982
Dépenses d'exploitation		
Subventions et contributions		
Administration centrale	115.3	104.5 [1]
Transport maritime	356.6	313.0
Transport aérien	767.4	676.6
Transports de surface	463.4	225.3 [2]
	1,702.7	1,319.4
Dépenses d'immobilisations		
Administration centrale	7.3	4.6
Transport maritime	70.0	87.5
Transport aérien	170.8	171.1
Transports de surface	2.0	1.7
	250.1	264.9
Dépenses budgétaires brutes	1,952.8	1,584.3
Recettes		
Administration centrale	20.4	20.2 [1]
Transport maritime	8.1	12.0
Transport aérien	484.2	457.4
	512.7	489.6
Besoin net des programmes du Ministère	1,440.1	1,094.7
Sociétés de la Couronne et autres organismes		
Compagnie de navigation Canarctic Ltée	3.2	4.7
Commission portuaire de Hamilton	0.6	0.9
Ponts Jacques Cartier et Champlain Inc.	4.2	2.6
Administration de pilotage des Grands Lacs	-	0.6
Commission portuaire de Nanaimo	0.3	5.5
Conseil des ports nationaux	63.5	35.9
Air Canada	-	-
CN Marine Inc. et CN	174.8	156.2
VIA Rail Canada Inc.	603.9	540.6
Société des transports du Nord Ltée	1.1	0.6
Administration de pilotage de l'Atlantique	0.6	-
	852.2	747.6
Prêts et investissements		
Commission portuaire de Hamilton	-	-
Conseil des ports nationaux	-	.5
Actions du CN (services côtiers et de traversiers)	47.4	6.9
Société canadienne des ports	14.5	-
Total	2,354.2	1,849.7

NOTES: Les recettes et dépenses du programme budgétaire de l'ACTA et du Fonds renouvelable des aéroports sont énoncés sous forme consolidée et après élimination des frais internes s'élevant à $123.9 millions.

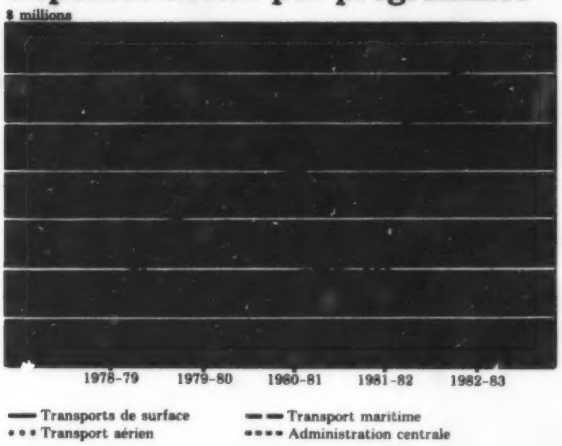
1) Modifications tenant compte des dépenses et des recettes du Fonds renouvelable des magasins qui n'ont pas été incluses dans le rapport annuel de 1981-1982.

2) Modification pour changement de responsabilité visant le MEER, selon l'autorisation de la Loi n° 4 portant affectation de crédits, budget supplémentaire "B" 1982-1983.

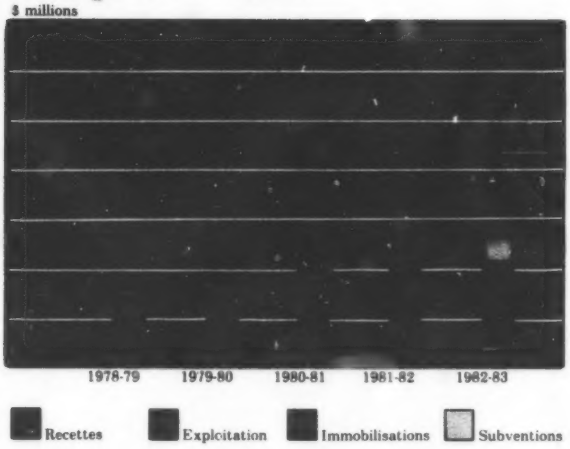
Dépenses par catégories



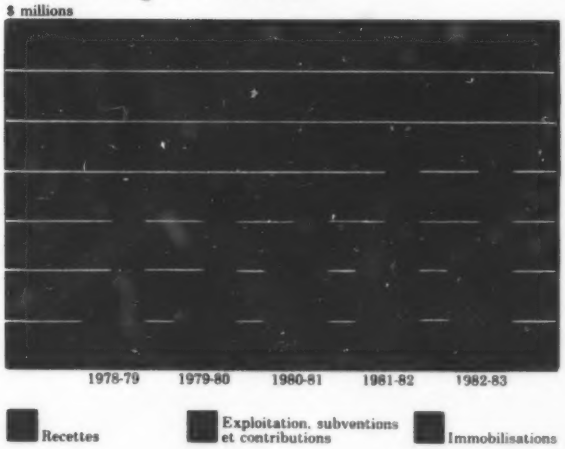
Dépenses nettes par programmes



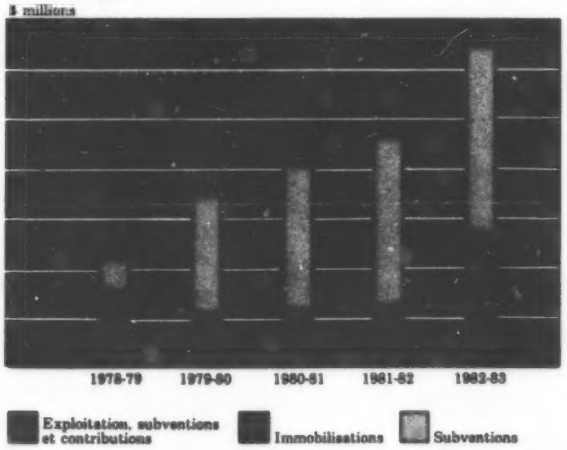
Dépenses de l'Administration du transport maritime



Dépenses de l'Administration du transport aérien



Dépenses de l'Administration des transports de surface (y compris les subventions)



POOR

QUALITY

ORIGINAL